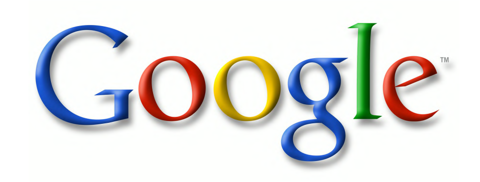
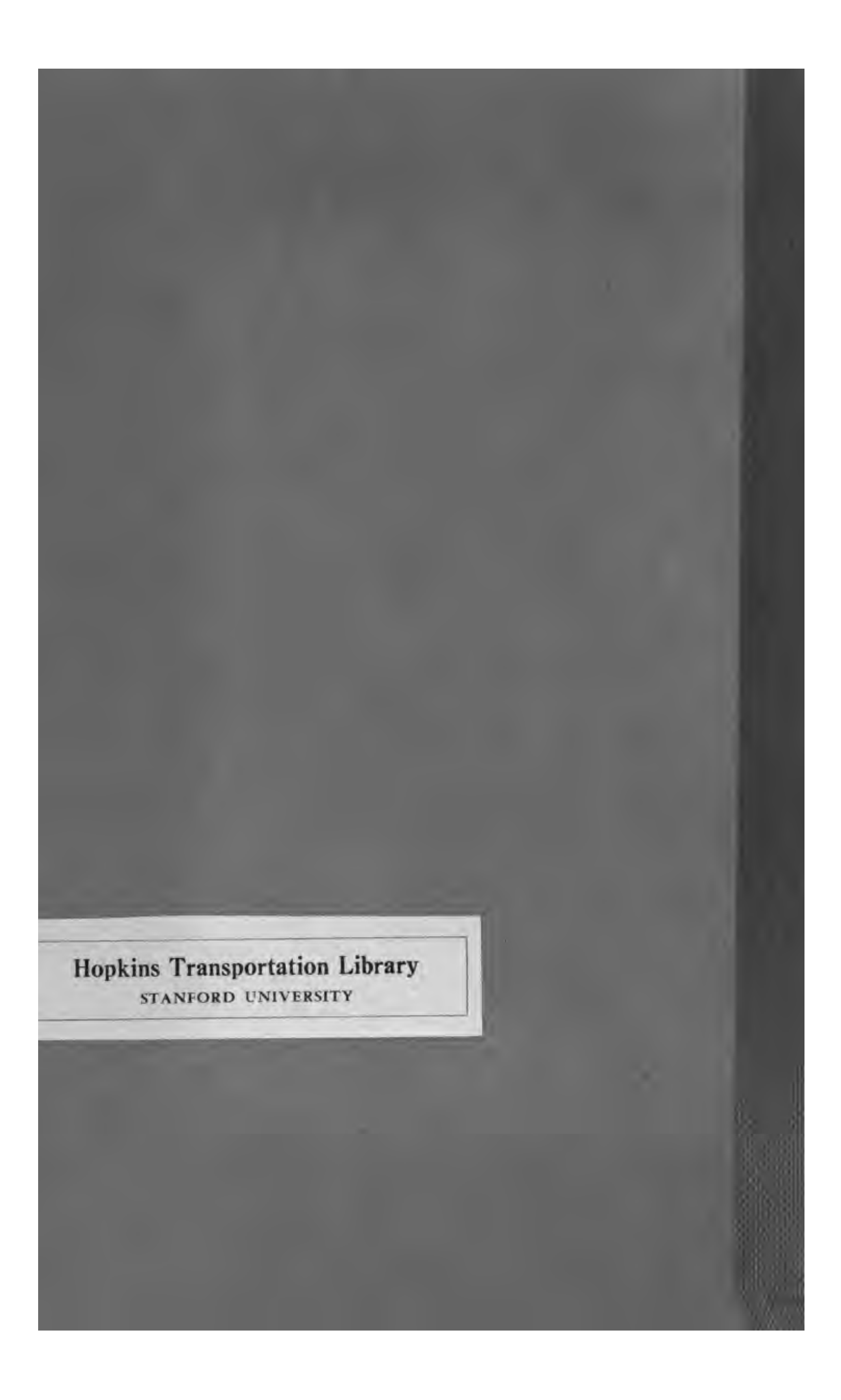
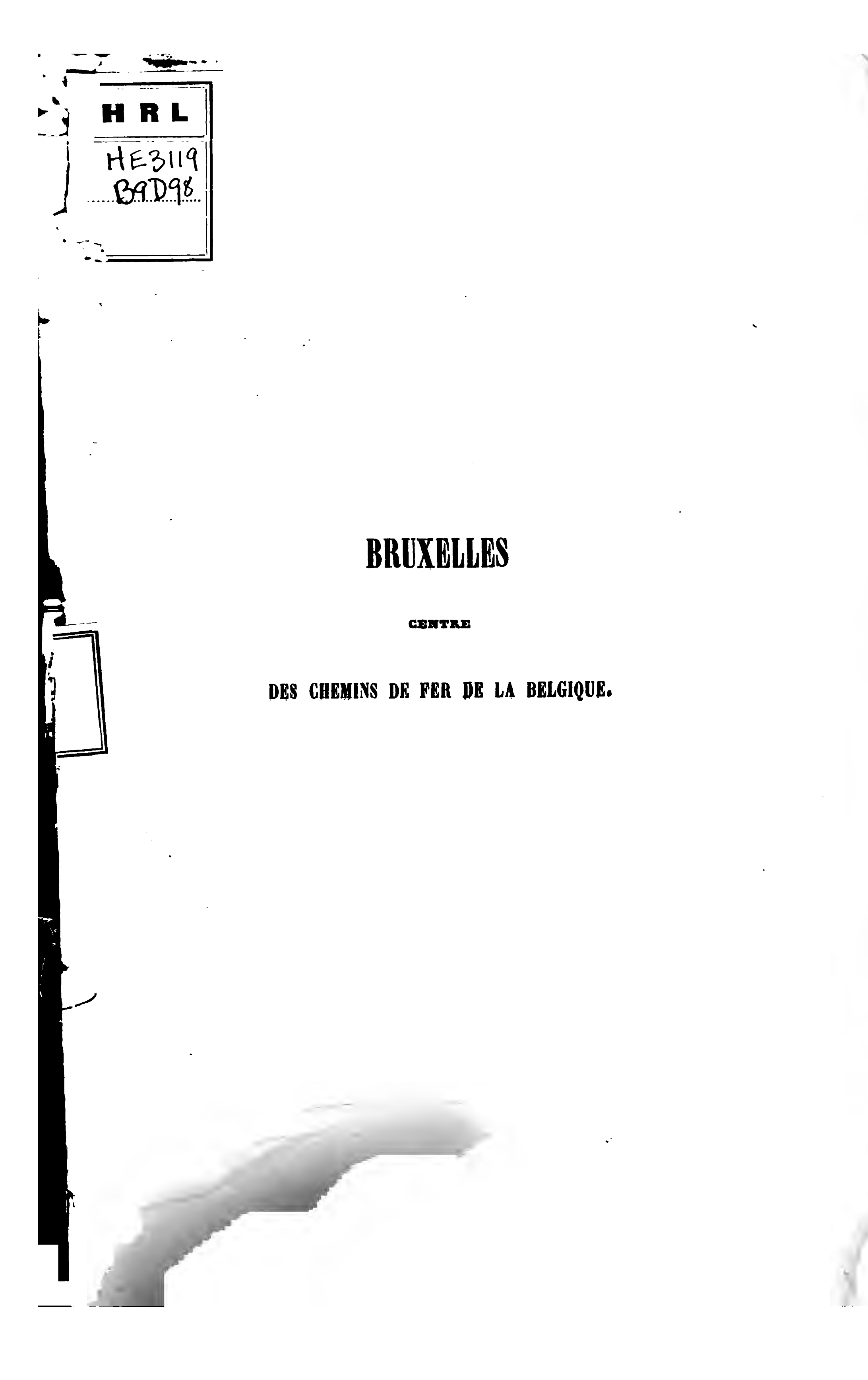


Du Vivier, Louis Antoine Joseph.
Bruxelles centre des chemins de fer de Belgique.


Hopkins Transportation Library
STANFORD UNIVERSITY





BRUXELLES

CENTRE

DES CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE.

BRUXELLES

CENTRE

DES CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE;

Projet de communication directe de Bruxelles à Lille par Enghien, Ath et Tournay avec embranchements, présenté par L. Du Vivier, ingénieur civil et D. Marchal, ingénieur chargé de l'exécution des travaux du chemin de fer du Grand-Luxembourg.

MÉMOIRE A CE SUJET

ET SUR LA SITUATION DES CHEMINS DE FER BELGES,

PAR L. DU VIVIER,

Ingénieur civil, auteur de divers ouvrages sur les chemins de fer et publications dans les revues nationales et étrangères.

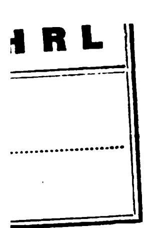


Bruxelles,

IMPRIMERIE D'EM. DEVROYE ET COMPe.

40, RUE DE LOUVAIN.

1846



In tenui labor, at tenuis non gloria : si quem.
(Georg., lib. 4.)

Toutes les actions humaines, tous les efforts de l'imagination et de l'intelligence, dirigent aujourd'hui leur concours vers les entreprises industrielles et commerciales, les grands éléments de prospérité qui tendent à l'amélioration de la société et au développement de la richesse publique, qui, sous Archélaüs, jetèrent les premiers fondements de la culture du pays et de la civilisation hellénique, en donnant à Athènes l'essor aux arts et au commerce, en effaçant toute ligne de démarcation entre les habitudes de la vie publique et celles de la vie privée.

Ce qui semblait d'abord ne pouvoir être entrepris que par les soins du Gouvernement, ainsi que nous l'avi[illegible] fièvre des esprits s'en est emparée avec ardeu[illegible], [illegible]

les nations sont avides de jouir, d'atteindre le terme de résultats immédiats.

Ainsi, en moins de cinq ans, la France se trouvera dotée d'un réseau de chemins de fer qui eût exigé, de la part du Gouvernement, plus de cinquante ans, s'il avait dû l'entreprendre lui-même; la Belgique verra rayonner sur toute sa surface, ces vastes ornières en fer, destinées à élargir le cercle de nos idées, en même temps qu'à agrandir celui de nos relations, que l'État était impuissant d'exécuter pour son compte.

Tout le monde est unanime sur le mouvement imprimé à ce progrès social, quand le Gouvernement sait le maintenir dans la voie des améliorations que réclame la société. Malheureusement, en Angleterre comme en France, en France comme en Belgique, certains esprits aventureux, certains spéculateurs imprudents et téméraires, certains priviléges exorbitants et irréfléchis, ont déterminé la crise que nous avions prévue dès l'année dernière, qui est venue à temps, tempérer cette ardeur fougueuse, cette avidité funeste aux intérêts généraux de la nation, à l'esprit d'association lui-même.

Par malheur aussi, les esprits vulgaires ont l'habitude de mesurer la valeur des choses à la première impression qu'ils ressentent; c'est le propre de l'ignorance qui ne sait pas établir de distinction, séparer les effets des causes.

Ce qu'il y a de remarquable au milieu de ce mouve-
c'est que la Belgique n'a rien à déplorer pour la fortune

publique et les intérêts des particuliers, qui se trouvent sauvegardés par le système qu'elle a suivi.

On a, il est vrai, procédé ici avec beaucoup de légèreté et de précipitation dans le principe; quelques aventuriers ont réalisé d'énormes bénéfices; mais les mesures qu'a prises le Gouvernement au fort du tourbillon, ont plus ou moins maintenu les choses en équilibre, en permettant aux projets peu mûris de se modifier, et l'on peut encore fonder quelque espoir sur l'avenir de nos premiers railways concédés.

Ce que nous avons le plus à déplorer au milieu d'une semblable situation, c'est que les bonnes entreprises, les entreprises sérieuses, fruit du travail et du temps, ont peine à se développer, tant le Gouvernement, les Chambres et le pays, sont sous le poids d'une première impression.

Il ne faut pas se faire illusion, la question des chemins de fer qui est encore à l'état d'enfance, que chacun croit connaître, demande à être sérieusement examinée, pour former une sage appréciation de la chose. Elle embrasse une des plus grandes questions d'économie politique; disons mieux : elle résume à elle seule un nouveau système. Tous les économistes qui l'ont mûrement examinée sont aujourd'hui d'accord avec les hommes de la finance, qu'il n'existe pas d'entreprise industrielle plus sûre que celle des chemins de fer, quand ils reposent sur de [illegible] et nous en [illegible] la preuve dans ceux du Gouvernement, qui de 2 p. % donnent aujourd'hui à l'État 4 p. % des capitaux engagés dans cette opération.

Cependant, il faut en convenir, ce dernier ne retire pas de ce vaste outil tous les avantages qu'il devrait en recueillir, et tandis que son administration coûte de 51 à 55 p. °/₀ de ses produits, une société particulière pourrait rigoureusement le faire avec à peu près la moitié, ce qui nous autorise à dire : que l'industrie obtiendrait au moins 10 p. °/₀ où l'État n'en retire que 4. Et que l'on ne s'imagine pas que c'est au moyen d'élévations de prix de tarifs que ces résultats s'obtiennent ; loin de là, c'est par des combinaisons en harmonie avec les intérêts du commerce et de la société en général, que l'on n'atteint qu'avec des péages modérés.

Le chemin de fer du Nord en France ne tardera pas de nous en donner la preuve, en présence de la concurrence que lui font les services accélérés des messageries ordinaires sur Paris.

Les résultats de la réforme postale en Angleterre pendant l'année 1845, sont encore là pour attester ce que nous avançons : car la circulation qui a été de 303 millions, quatre fois plus forte que celle qui existait auparavant, et les envois d'argent trente fois plus considérables, sont les faits les plus concluants en faveur de l'opinion que nous professons, que nous ne cessons de défendre depuis cinq à six ans.

Quoique le mémoire qui nous occupe, n'ait en vue que le chemin de fer de Bruxelles à Ath par Enghien, nous avons [illegible] l'intérêt de la chose publique, de dire un mot des causes qui [illegible] les effets que nous ressentons et qu'un avenir très prochain ne tardera pas de dissiper, parce qu'ils n'ont rien de

sérieux, rien d'alarmant pour la fortune publique, pour les intérêts des particuliers, du moins en Belgique, et que la vérité doit triompher de l'erreur. Du reste, nous reconnaissons qu'il y a amélioration dans les cours qui reprendront bientôt leur état normal, aussitôt que par de bonnes mesures, nous ferons renaître la confiance que nous avons momentanément ébranlée par notre inexpérience et l'appât de gains illicites.

Quel que soit notre désir de rendre hommage à l'esprit de sagesse et de réserve qu'apportent le Gouvernement et les grands corps de l'État dans leur manière, peut-être un peu trop indécise de procéder, nous ne pouvons nous associer à des retards qui compromettent l'existence publique de certaines localités, telles que Gand, Alost et les Flandres en général, qui ont droit à nos sympathies nationales.

Cependant, au milieu de ces craintes et de ces espérances, la solution d'une question très importante et pour la capitale et pour la Belgique s'instruit et se mûrit. On a compris que Bruxelles, centre de l'État, devait occuper la place que lui assignent la politique, l'administration et l'intérêt général du royaume.

Nous n'avons aucunement l'intention, au moment où l'on entre dans une ère nouvelle, où il faut laisser l'industrie privée, libre d'entraves, se développer en concurrence avec l'État, usant de ressources que la première n'a pas ; nous n'avons pas, disons-nous, l'intention d'opérer un retour vers le passé.

Disons-le : les chemins de fer trouvent la garantie de leur exécution dans le nouvel ordre qui s'annonce

et dans les sages mesures du Gouvernement. Outre le réseau de l'État, quelques voies utiles ont déjà été consenties; mais si on a trouvé bon de concéder les railways d'Anvers à Gand par St-Nicolas, de Namur à Liége, de Bruxelles à Namur, d'assurer l'exécution de celui d'Anvers à Dusseldorf; pour quel motif retarderait-on l'établissement de celui de Bruxelles à Gand par Alost, de Bruxelles à Louvain et de Bruxelles à Ath par Enghien en ligne droite? Ce serait une inconséquence, et nous sommes loin de prêter au Gouvernement le dessein funeste de céder à certains intérêts privés, contraires aux intérêts généraux du pays et du trésor lui-même; et si nous avons autrefois défendu le Gouvernement contre les entraînements de l'agiotage, on ne doit pas attendre de nous aujourd'hui, que nous défendions le privilége contre la justice et l'équité.

En effet, le rapport d'un de nos ingénieurs, prouvant que le chemin de fer de Bruxelles à Gand par Alost, loin de causer quelque préjudice à celui de l'État, provoquera une circulation nouvelle, nous dispose — parce que nous en avons aussi la conviction — à invoquer les mêmes motifs en faveur de ceux placés dans les mêmes conditions, disons mieux : plus favorables; car celui de Bruxelles à Ath par Enghien dirigera, vers la capitale, les voyageurs de France et d'Angleterre par Dunkerque et Calais, que d'autres tendent à lui enlever.

Sortons un instant du cercle étroit où on veut la restreindre, pour nous livrer à l'examen de cette importante question.

En admettant que sur un aussi vaste réseau, 10, 15, 20 kilomètres, peut-être, puissent détourner quelques milliers de voyageurs des lignes de l'État; et en considérant chaque ligne comme indispensable à la prospérité de toutes les lignes et de tout le royaume, une perte aussi légère, si elle pouvait avoir lieu, sera largement, disons usurairement compensée par les nouveaux affluents du dedans et du dehors, se rattachant au chemin de fer de l'État; qui, loin d'y perdre, pourra même y gagner, ainsi que le prouve M. l'ingénieur Desart, dans son rapport sur le chemin de fer projeté de Bruxelles à Gand par Alost.

Du reste, on serait en droit de demander si le Gouvernement, en créant son railway, a voulu introduire le monopole des transports à son profit, pour ne laisser à l'association privée que des entreprises périlleuses et de nature à compromettre la fortune des particuliers? De semblables prétentions ne relèvent ni de l'esprit de la loi du 1er mai 1834, ni de celle du 26 mai 1837, qui n'ont entendu jeter que les premiers jalons, que soustraire la Belgique au joug de ses rivales, pour laisser à l'industrie la faculté de se développer et puiser à cette source fécondante de prospérité publique, les éléments propres à son existence, assurer même l'introduction ainsi que l'exécution de ce nouveau système en Belgique.

Nous le savons : on triomphe difficilement d'un préjugé, on ne parvient pas sans peine à redresser une erreur, quand l'un et l'autre profitent aux intérêts de certaine localité, qu'ils entrent dans les vues de certains

intérêts privés et nous ne sommes nullement étonné que Malines, centre de l'Église, cherche à conserver la position que le Gouvernement et la situation topographique du pays assignent à la capitale politique du royaume.

Nous n'en sommes heureusement pas là, et on ne peut supposer à personne le dessein funeste de chercher à établir de semblable rivalité entre Malines, siége du pouvoir religieux et Bruxelles, centre du gouvernement civil.

Il y a quelque chose d'insensé de faire ainsi la séparation du tronc et des branches ; car il en est ici de même que des arbres : le tronc nourrit les branches et les branches nourrissent le tronc ; plus les branches lui donnent de force, plus il en donne aux branches : et la remarque et la comparaison sont justes ; car plus Bruxelles s'agrandit, plus les villes provinciales s'étendent ; plus il a d'opulence, plus elles en ont elles-mêmes. Plus Bruxelles consomme, plus les provinces lui expédient de leurs produits. Si Varsovie était une ville de consommation, la Pologne n'aurait pas dans ses greniers plusieurs moissons de grains ; mais, à l'exemple de Paris, sa consommation augmenterait sa richesse et le travail, qui augmente les productions, qui, à leur tour, font l'augmentation des richesses. Ainsi Paris, loin d'épuiser les provinces, les accroît et les enrichit. Ne pouvant se suffire à lui-même, il faut qu'il ait recours aux provinces. Il fait doubler l'activité des provinces, qui doublent leurs productions et qui en reçoivent le double prix. Ce ne sont donc point les

provinces qui sont tributaires de Paris, c'est Paris qui est tributaire des provinces.

Puisque ce sont les capitales, où se répandent le faste et le luxe, qui font la grande consommation, tâchons donc d'élever Bruxelles au rang que lui assignent la nature et l'intérêt général du royaume. Ne perdons pas de vue que si l'Espagne, où le socle de la charrue étale l'or à la surface, est pauvre et inactive, là Madrid n'est qu'une ville de province, où l'on ne consomme pas plus que dans les autres villes ; elle n'a que le nom de capitale; tandis que l'Angleterre, qui trouve la source de ses grands revenus dans la consommation, malgré les charges qui pèsent sur les populations, a échappé à toutes les prophéties de ruine et de désastre, dont les économistes la menacent depuis plus d'un siècle, pour planer sur toutes les nations.

Aujourd'hui que le temps et l'expérience ont triomphé de l'erreur, qu'il est même prouvé que l'État n'a rien à redouter de l'établissement de lignes parallèles à son chemin de fer; que ces grandes vérités ont percé et se sont fait jour jusqu'au sein de nos assemblées législatives, où elles ont été comprises; que de toute part le pays réclame le bénéfice d'un système auquel chaque localité croit avoir droit, le Gouvernement est-il libre, serait-il prudent de sa part, d'opposer une digue à la source qu'il a lui-même fait jaillir?

Mieux vaudrait alors qu'il se défît de sa voie ferrée; car les fatales conséquences d'un semblable système, loin de conduire le pays dans la voie des améliorations, entraîneraient un murmure universel, compromettraient

la dignité royale, la sûreté même du trône; car tout mauvais ordre enfante le désordre, comme l'action amène la réaction et le flux amène le reflux.

Nous pensons donc qu'il y aurait danger à établir de pareilles distinctions, à laisser subsister d'injustes rivalités, plus propres à nourrir la division au cœur de la nation, qu'à ramener les esprits vers la nationalité que d'étroits préjugés ont retardée, jusqu'à présent, chez ceux-là même qui ne sentent pas assez que du salut des intérêts publics découle celui des localités qu'ils représentent.

Ne perdons pas de vue que le grand secret de l'État est d'accroître ses revenus sans augmenter les impositions, sans surcharger l'agriculture et le commerce, qui sont, ainsi que l'a dit Sully, les deux grandes mamelles de l'État, et cet avantage ne peut s'obtenir que par un plus grand degré de consommation. Mais pour animer et étendre la consommation, il faut donner une nouvelle impulsion au commerce et à l'agriculture, il faut donner un plus grand développement à tous les genres d'industrie. Voyez l'Angleterre, où le paysan livre à sa consommation une infinité d'objets dont les habitants de nos villes sont encore obligés de se priver. Tout se touche, tout est lié dans les intérêts nationaux : si l'État veut être riche, il faut qu'il donne aux citoyens les moyens de s'enrichir; car c'est dans une plus grande consommation qu'il puise de nouvelles ressources.

Si les grandes capitales épuisaient les provinces, Londres, Paris, Amsterdam, seraient riches, et l'Angleterre, la France et la Hollande seraient pauvres;

tandis que nous apercevons le contraire, et que partout ailleurs où il n'y a pas de capitale, les provinces sont pauvres; l'industrie, le commerce et l'agriculture languissent là où il n'y a pas de luxe; et qu'est-ce que le luxe? Sinon un plus grand degré de consommation, et si la consommation fait la richesse des empires, le luxe est donc nécessaire, même à la morale publique, dont le besoin se fait plus particulièrement sentir au sein de nos campagnes que dans nos villes.

C'est porter atteinte aux facultés et au génie industrieux d'une nation, de dire que l'on produit trop; et l'on est en droit de s'adresser au Gouvernement, lorsqu'il n'use pas de tous les moyens dont il peut disposer, pour répandre l'aisance jusque dans cette immense population indigente d'ouvriers et de villageois, qui ne se plaignent pas que l'on produit trop, eux qui ne consomment rien, et qui doivent ignorer si l'on produit. Mettez donc ces populations à même de consommer, portez vos regards vers les plages lointaines, vers le système de liberté commerciale en harmonie avec nos mœurs et nos institutions, dont l'Angleterre nous offre encore en ce moment même l'exemple; c'est le seul moyen d'assurer à la Belgique la richesse et l'aisance, d'imprimer le mouvement de circulation et d'activité sur toute la surface du pays; et vous ne pouvez y parvenir qu'en laissant établir des chemins de fer et des canaux. Créez donc des routes, étendez les communications, ouvrez des issues de toute part au commerce et à l'agriculture, faites augmenter les salaires, vous donnerez à cette population le moyen

de consommer, et en même temps que vous arracherez des bras de l'indigence plus de 800,000 de nos concitoyens, qui, semblables aux lazzaroni de Naples, lorsqu'on ne protégera plus l'oisivité, se livreront aux travaux utiles de la société, quand la société industrieuse les recevra dans son sein; vous secouerez ainsi des préjugés peu dignes de l'époque où nous vivons, et en provoquant une plus grande aisance au sein de la nation, vous acquerrez l'estime de la patrie en même temps que vous augmenterez vos ressources.

Vous vous plaignez à la tribune nationale que nous n'avons pas d'esprit public en Belgique, et chaque jour vous portez obstacle aux facultés de la nation dont vous cherchez à étouffer les progrès. Vous craignez, ainsi que nous, l'agiotage, et pour l'éviter vous ne permettez pas l'émission des actions de nos chemins de fer sur place; mais vous vous ouvrez sans le vouloir les soupçons sur l'agiotage le plus apparent. Comment voulez-vous que l'étranger livre sa confiance à des entreprises à qui vous semblez refuser la vôtre? Et où peut-on mieux établir la cote de vos actions de chemins de fer, en connaître la valeur qu'ici sur les lieux où on est plus à même de juger de leur utilité, de leur importance? Qu'y a-t-il d'étonnant si nous n'avons pas d'esprit national, lorsqu'au lieu de chercher à rattacher les intérêts privés à la chose publique, vous portez obstacle au progrès de son développement au milieu de nous, en empêchant les citoyens de prendre part aux entreprises qui les attachent plus directement à la conservation de la chose publique, et les intéressent en

même temps à la consolidation du Gouvernement et de la nationalité belges.

Telles sont les courtes observations dont nous vous prions de mesurer la portée ; car pendant que nos actions de chemins de fer essuient au milieu de ce pêle-mêle une dépréciation funeste, celles des autres railways, placés dans des conditions moins favorables, éprouvent un mouvement contraire et l'esprit public ici ne suit guère une marche plus favorable ; tandis que la France, malgré son système peu moral, est parvenue à imprimer aux esprits une direction vers les choses utiles et sérieuses.

Ne voulant rien retarder, nous ne voulons rien incriminer ; car le spectacle de l'immoralité ne contribue guère à rehausser l'éclat de la morale publique. Mais à la suite d'opérations comme celles qui ont signalé à la bourse de Londres, l'avénement de certains chemins de fer belges, dont la carte publiée par M. Vandermaelen ne relève guère l'éclat par l'inutilité des projets que l'on y rencontre, nous le demandons à tout homme sérieux : y a-t-il lieu de s'étonner qu'une masse de capitaux engagés dans les intrigues de bourse, aient fait descendre à 15 schellings ce qui avait coûté 4 liv. sterling ? Les capitaux sérieux, se retirant pour donner à l'industrie honnête le temps de se fixer sur les entreprises sérieuses, ont paralysé le mouvement des spéculateurs en général, qui, se trouvant au dépourvu ou dans l'impossibilité de faire face à des éventualités, ont été obligés de vendre à tout prix ; de là la dépréciation du bon aussi bien que du mauvais. Tel est en

peu de mots l'historique de ce qu'on a prétendu n'être pas de l'agiotage, parce qu'il n'avait pas lieu ici.

Nous répondrons à notre tour que, si l'on avait admis la cote des actions de chemins de fer belges à la bourse d'Anvers et de Bruxelles, les menées des agioteurs n'eussent pas trouvé une aussi libre issue et rien de semblable ne serait arrivé ; ce qui le prouve, ce sont les actions du chemin de fer rhénan qui, cotées à la bourse d'Anvers, obtiennent à celle de Londres, au moment où nous écrivons [1], une faveur de 1 $^{1}/_{2}$ et de 1 $^{3}/_{4}$ de prime sur 6 livres de versées. Si un système aussi délétère n'avait pas été suivi à propos des nôtres, nous n'aurions pas à déplorer en faveur de bonnes entreprises, d'entreprises sérieuses, le préjudice que leur ont causé les entreprises hasardeuses et les manœuvres de certains aventuriers éhontés, agissant jusque sous des noms d'emprunt. Du reste, c'est ici la lance d'Achille qui doit cicatriser les plaies qu'elle a formées : de l'excès du mal doit naître le bien, et l'ordre succédant à un pareil désordre, la confiance ne tardera pas à renaître en faveur des entreprises offrant chance de vie ; mais il faut le temps à tout, et le Gouvernement ne pouvant se livrer lui-même à ces entreprises, doit, par de sages mesures, sauvegarder la fortune publique, veiller aux intérêts de tous.

Cependant, nous devons le reconnaître, où en serait aujourd'hui la Belgique sans ce retour vers les entreprises industrielles qui ont rétabli le cours de nos

(1) Juillet 1846.

établissements sidérurgiques, de nos exploitations charbonnières ? Il est un autre système que le Gouvernement ne doit pas perdre de vue, sur lequel nous nous proposons de fixer dans peu son attention, c'est celui de nos exportations, du cabotage et de comptoirs dans les Échelles du Levant. Nous nourrissons à ce sujet un projet très sérieux et nous osons espérer son concours éclairé, ainsi que celui de nos assemblées législatives à ce sujet.

Vous négligez de suivre les grands exemples qui s'offrent devant vous, nous voulons parler de l'Angleterre, là où il y a un esprit national, parce que là les intérêts généraux de la nation, mieux compris, mieux combinés, mieux représentés qu'ici, se rattachent à la fortune publique et sont en quelque sorte immobilisés au moyen de son vaste système de colonisation et d'association industrielle. Puisez donc à cette source féconde en progrès de toute espèce, où l'État se trouve représenté, non par des noms mais par des hommes, et vous y verrez que si depuis 1688 les grandes transformations sociales s'y opèrent sans secousses, c'est à l'harmonie de son système qu'elle doit la conservation de la fortune publique, qui, se trouvant immobilisée jusque dans les mains les plus infimes de la société, rend désormais toute secousse violente impossible. Vous y êtes d'autant plus intéressés que notre neutralité et les intérêts du pays le réclament.

Si vous vous reconnaissez impuissant pour faire vous-même, imitez cette grande nation, laissez faire les particuliers, et bientôt vous verrez ici comme chez

elle s'opérer des merveilles, si vous savez imprimer une sage direction à des entreprises dont vous ne pouvez arrêter l'essor, parce qu'il est l'œuvre de la nation qui les réclame et d'une civilisation nouvelle qui n'est ni de Memphis, ni d'Athènes, ni de Rome, qui a bien pu être soupçonnée de quelques sages de l'antiquité qui n'avaient pas plus le pouvoir de l'introduire que vous n'avez celui de l'arrêter; car l'avenir appartient au progrès tout entier, à ce progrès pacifique qui laisse derrière lui tout ce qui est rétrograde et contraire à l'intérêt des peuples et de la civilisation. Du reste, cette civilisation nouvelle, dont on cherche à effrayer les gouvernements et les peuples, n'a rien d'alarmant ni pour les dynasties souveraines, ni pour les croyances, ni les mœurs d'aucun peuple. Son existence est le produit des siècles antérieurs et de relations plus intimes dont un phénomène nouveau cherche à rapprocher les distances en substituant le caducée de Mercure aux foudres de Mars. Encore quelques années de paix, et toutes les grandes lignes de l'Allemagne centrale aboutiront au Rhin; Pétersbourg et Moscou seront reliés par un chemin de fer, l'Autriche aura sa communication directe vers la Méditerranée, vers l'Allemagne, vers la Pologne. Paris, Bruxelles, Cologne, Elberfeld, le Hanovre, Berlin, Hambourg (par l'Elbe), Stettin, la Baltique, Francfort, Leipzig, Dresde, Prague, Vienne, Pesth, Cracovie, Varsovie, etc., se donneront la main, le dernier sceau de l'alliance entre les gouvernements et les peuples sera posé, le projet de paix universelle de l'abbé de St-Pierre recevra sa sanction.

Vous nous direz qu'il n'est pas bon qu'un gouvernement mette la main sur tout ; en cela nous sommes d'accord et nous admettons volontiers ce progrès ; car quel est le ministère qui peut entreprendre et achever ? La vie d'un ministère est si courte en Belgique, que, s'il a le temps de jeter un plan, il n'a pas celui de le suivre : à peine ses entreprises sont-elles commencées, qu'il est remplacé par un autre ministère ; et si ce nouveau ministère n'approuve pas ses conceptions, il les exécute mal ou ne les exécute pas. Puisqu'il en est ainsi, abandonnez aux citoyens, sous votre direction, les entreprises que vous ne voulez ou ne pouvez entreprendre ; car la nation entière qui contribue à supporter les charges du gouvernement, a les mêmes titres à sa sollicitude et à la participation de ses bienfaits.

L'harmonie de l'État est, dans son ensemble, semblable à celle de la nature : le monde se meut dans un centre de gravité, le cœur donne la vie au corps, le tronc nourrit les branches ; il faut donc une capitale à un royaume, dont l'action conservatrice et bienfaisante se répande sur les provinces qu'elle vivifie et que celles-ci vivifient à leur tour.

Les préventions des représentants contre l'existence politique, morale et commerciale de Bruxelles et leur préférence mal calculée pour leurs provinces, tiennent à de fausses idées sur la nature et la circulation des richesses, sur les rapports immédiats entre le centre et les extrémités, sur la balance des besoins et des productions, sur l'harmonie des intérêts universels. Ce peu de mots suffisent pour démontrer que, s'il n'exis-

tait pas de capitale en Belgique, il faudrait en créer une, pour établir un centre politique qui portât la vie sur tous les points de sa circonférence.

Les députés des provinces doivent avoir les yeux sur les localités qu'ils représentent; ils verront qu'elles ont moins d'importance à proportion qu'elles communiquent moins directement avec la capitale, dont un chemin de fer seul peut les rapprocher. Ainsi les plus hautes combinaisons politiques se réunissent à toutes les considérations de prospérité publique pour vivifier le cœur de l'État, pour agrandir ce centre où tous les intérêts sociaux doivent chercher leur source et leur appui, où viennent se rendre et se confondre toutes les volontés nationales, et la nature semble avoir placé Bruxelles comme la tête de pont où ce vaste réseau prend naissance et développe ses rayons en éventail sur tous les points de la Belgique.

Voulez-vous encore d'autres exemples à l'appui des avantages que nous venons d'énumérer : — Tandis que l'on peut acquérir un hectare de terre à cent francs en Campine, au double en Ardenne, à trois mille francs dans la direction d'Ostende, à quatre et cinq mille francs dans les environs de Liége, ce même espace de terrain coûte dix, douze et jusqu'à vingt-cinq mille francs dans les environs de Bruxelles, où il est inférieur en qualité à celui du pays de Liége; c'est au point que, depuis qu'il est question d'établir une voie ferrée à travers la Campine, le prix des terres y a déjà doublé et que l'établissement d'une simple voie empierrée de Charleroy à Philippeville a élevé à 1,800 et 2,000 fr.

celui des terres, qui n'était que de sept à huit cents francs auparavant.

Loin de chercher à ralentir le progrès d'un système prenant naissance au cœur de l'État, tâchez, au contraire, de le développer : c'est autant de troncs que vous planterez, dont les branches s'étendront dans les provinces.

Ne craignez donc pas de répandre sur la capitale des bienfaits qui ne coûtent rien à l'État ; car le trop-plein d'un vase se communique à ceux qui le touchent de plus près. Et si Bruxelles arrivait à ce point, les provinces verraient doubler leurs produits et augmenter leurs richesses.

Le chemin de fer du Grand-Luxembourg vous en donnera bientôt la preuve, par l'intérêt tout national qui se rattache à ce projet utile, en faveur duquel l'État et la nation auraient dû intervenir au moyen de la garantie d'un *minimum* d'intérêt ; car, quoi qu'on ait dit de cette voie, la plus courte des Indes, elle unit directement Bruxelles à la Suisse, qui est l'entrepôt général de la contrebande continentale et maritime, et touche directement aux ports de Trieste et d'Odessa. Si l'on estime de quelque valeur le traité que nous venons de conclure avec la Hollande, son utilité et son importance ne tarderont pas à se démontrer au point de vue de nos exportations vers ses colonies. Nous nous proposons, du reste, de démontrer sous peu, que ce chemin de fer est appelé à devenir la voie la plus utile et la plus productive sous le rapport de nos exportations vers l'Adriatique et la Méditerranée.

En supposant que l'État, fatigué un jour des charges que son chemin de fer impose à la nation, au moyen de sages précautions, en livre l'exploitation à l'industrie privée et consacre la moitié de cet énorme capital à des affluents vers les grandes artères civilisatrices et le système colonial, la Belgique pourrait se trouver dotée de douze cent cinquante lieues de voies empierrées qu'elle ne possède pas, qui pourraient être réparties à cent quarante par province et à trois mille, si le capital entier était affecté à ces grands travaux d'utilité générale, ce qui, dans ce cas, la doterait de 3,000 lieues de voies nouvelles, en même temps qu'elle rentrerait en possession de son réseau de chemin de fer, après 90 ans.

Il est évident que, lorsque l'État se rend directement et pour son compte constructeur de grands travaux d'utilité publique, c'est au moyen de capitaux qu'il enlève forcément à la circulation, en grevant la nation de charges nouvelles, tandis que l'industrie privée, au contraire, augmente les forces vives d'un capital circulant qui, sans elle, séjournerait dans les caisses d'épargne, les tontines et les caisses des rentiers.

En faisant subir de la sorte une transformation au sol de la patrie, vous rendriez de la valeur à plus de 300,000 hectares de terrains qui n'en ont pas aujourd'hui, vous quintupleriez et décupleriez la majeure partie des autres ; et, en même temps que vous augmenteriez de plusieurs milliards les valeurs territoriales, vous opéreriez le dégrèvement de l'impôt dans

les mêmes proportions, vous verriez, dans un temps donné, la Belgique, le pays le plus riche du monde par son sol, son industrie, ses trésors latents et sa situation topographique, supérieure même à l'Angleterre au point de vue du transit international, se libérer de sa dette, loin de l'augmenter ainsi qu'elle le fait chaque jour.

Et qu'on ne prétende pas que notre combinaison repose sur une utopie ; car vous n'avez rien à faire pour en obtenir la réalisation : laissez seulement se développer, d'une manière régulière et stable, l'esprit d'association au cœur de la nation et, au lieu de nos divisions intestines, le progrès pacifique de vos chemins de fer sera pour les Belges ce que fut pour les Grecs la guerre de Troie, vous trouverez un esprit national tout créé ; vous verrez en même temps, si vous savez lui imprimer une sage direction, grandir et s'affermir celui de nos institutions et nos conquêtes commerciales, au lieu de nous apprendre comme à Sparte, à *mourir pour la patrie,* à l'exemple d'Athènes, à *ne vivre que pour elle;* car ces vastes lames en fer, en étendant leurs bras pacifiques sur tout le continent, sont appelées à substituer la paix à la guerre, la liberté du commerce au système restrictif et de prohibition.

Rappelez-vous que, si l'Europe a été subjuguée par la France, elle n'a dû ses conquêtes qu'à son génie et à sa valeur, et que c'est en offrant l'égalité de la gloire et des honneurs à tous les mérites que la France a fait jaillir l'héroïsme de tous les cœurs et le génie de toutes les têtes. N'est-ce pas à ce même esprit, qui n'enfante

rien que de grand, que nous devons l'établissement de nos chemins de fer, qui, pendant que notre jeune nationalité était encore ballottée dans l'urne du destin, l'en a fait sortir radieuse et triomphante ? C'est ainsi qu'une grande idée peut donner naissance à un grand empire, et qu'on ne fonde rien de grand avec de petits moyens.

Si nous n'avions encore l'exemple de l'Angleterre, où les institutions constitutionnelles surgissent pour se faire jour sur toute la surface du globe, on pourrait croire que nous cherchons à neutraliser le sentiment national ; et cet exemple suffit aussi pour prouver que les intérêts moraux marchent de front avec les intérêts matériels de la nation, que, loin de les amoindrir, ces derniers servent au contraire à les affermir d'une manière forte et durable.

Qu'on ne croie pas non plus de notre part à un retour contraire aux idées que nous avons autrefois professées en matière d'intérêt matériel ; car nous avons toujours été partisan d'idées grandes et généreuses dont le peuple belge peut s'enorgueillir, lui qui a vu naître dans son sein Riquet de Chimay, P.-J. Laurent de Bouchain ; le premier, qui fut l'exécuteur du premier canal à point de partage, celui du Languedoc, en 1664 ; le second, que Delille surnommait l'*Archimède nouveau ;* Lintlaer en 1606, Bauwens de Gand, Renkin de Liége, célèbre machiniste en 1648, l'inventeur de la machine de Marly, Barthélémi Renoz, également de Liége, *architecte habile,* en 1779, dit le baron de Villenfagne, à qui nous devons la manière

actuelle de procéder en matière de grands travaux d'utilité publique, etc., lui (le peuple belge), qui fut l'inventeur du char nommé *Essedum*, comme nous l'apprend Virgile dans ce vers du 3e liv. des Géorg. *Belgica vel molli melius feret esseda collo*. Il l'était également du char nommé *Covinus*, selon ce vers de Lucain : *Et docilis rector rostrati Belga Covini*; lui qui, aux XIVe et XVe siècles, a vu également le premier flotter son pavillon devant les côtes américaines et l'éclat de ses armes briller au XIe, jusque sous les murs de Jérusalem. Ce que nous voulons, c'est une liberté sage qui permette également au Gouvernement son intervention dans la direction à imprimer à l'esprit d'association, que la force des choses et l'expérience nouvelle, nous font un devoir de seconder sur une échelle en harmonie avec nos institutions et les développements que réclament les intérêts généraux de la nation, devant qui s'ouvre une nouvelle carrière. Du reste, en nous inclinant devant la force des choses, nous ferons volontiers abnégation de tout amour-propre personnel, en soumettant notre raison au jugement universel : n'avons-nous pas vu, dans ces derniers temps, sir Robert Peel modifier entièrement ses opinions devant une mesure appelée à changer la face du globe ?

Abordons plus directement notre sujet :

Nous avons dit, en commençant, que ce serait inconséquent, qu'il y aurait danger même pour l'État de retarder l'exécution des projets de communications nouvelles dont nous venons de parler ; nous allons le

prouver; car il s'agit ici de favoriser les intérêts généraux de la nation et non quelques intérêts particuliers qui n'ont pas toujours la morale pour base.

Nous voyons, d'après le compte-rendu du Gouvernement, qu'en 1844, les recettes générales de son railway se sont élevées à fr. 11,230,493-31.

Le mouvement général d'exportation et d'importation, vers la frontière allemande, a été de 1,319,900 fr.

Anvers seul participe à ce mouvement pour 488,900 fr., de sorte que les autres lignes y entrent pour 831,000 fr. dans la proportion suivante :

Ligne du Nord.	Anvers. . . . . . . fr.	488,900
	Bruxelles et Malines .	323,100
»	de l'Ouest	206,100
»	de l'Est	291,900
»	du Midi	9,900
	Ensemble. . . . fr.	1,319,900

Consultez la carte et vous verrez que, si vous vous refusez à l'exécution des projets de jonction de Bruxelles à Gand, par Alost, de Bruxelles à Louvain et de Bruxelles à Ath, par Enghien, en ligne droite, l'État s'expose, du seul chef de ces transports vers l'Allemagne, à une perte annuelle de 831,000 fr. sur les recettes de son chemin de fer, par la direction que prendront les transports vers la voie ferrée de Gand à Anvers, par St-Nicolas, d'Anvers à Dusseldorf, et de ce dernier à Cologne par Elberfeld, etc.

Ceci ressort avec tant d'évidence que nous croyons inutile d'entrer dans d'autres détails à ce sujet, et nous ne concevrions pas l'exécution de projets portant atteinte aux revenus de l'État et l'obstacle que rencontreraient des voies tendant à les augmenter, ainsi que le bien-être national, pour ne favoriser que quelques intérêts privés, qui ont eux-mêmes intérêt à l'exécution de notre projet qui provoque une circulation nouvelle.

De ce simple aperçu résulte évidemment la preuve qu'en appelant Bruxelles à occuper le rang que lui assigne sa position, nous épousons la cause du pays entier, et l'autorité des chiffres que nous venons d'invoquer, jointe à celle d'hommes compétents que nous avons déjà cités, est de nature à rassurer les convictions les moins affermies et les esprits les moins disposés.

Nous avons lieu de croire qu'on nous saura gré de la réserve que nous apportons dans l'examen d'une question, où nous sommes plus directement intéressé, et en faveur de laquelle nous ne cherchons pas à nous étayer de motifs qui pourraient retarder l'exécution d'un système que le concours unanime de tous les intérêts réclame en Belgique, où, d'un côté, la pléthore exubérante à son paroxysme, n'attend que des issues pour déverser son-trop plein, et le consommateur que l'occasion favorable de pouvoir consommer; car que deviendra cette immense machine qui progresse aujourd'hui dans de si vastes proportions? ne fera-t-elle pas une effroyable explosion, si le concours des intérêts

communs ne parvient pas à lui imprimer une sage direction, si le génie qui la chauffe et la met en mouvement n'ouvre pas des issues à ses produits, ne met le consommateur à même de pourvoir à ses besoins?

Depuis plus d'un an, le projet qui nous occupe est le sujet de nos méditations, de nos études sérieuses, bien que depuis le 4 mars dernier nous possédions seulement le droit de priorité qui nous est acquis. Notre dessein, comme on peut s'en convaincre, est de la plus haute importance pour la capitale et les contrées qu'il traverse et relie au système général de la voie ferrée. Sortant de la station de Cologne à Bruxelles, au moyen d'une courbe d'un rayon de 250 mètres, bifurquant vers la station de l'Allée-Verte et le canal de Willebrouck, qu'il franchit à 400 mètres de la ville, il traverse ensuite les communes de Jette et Molenbeck-St-Jean sur la chaussée de Gand, près de l'endroit nommé les *Quatre-Vents* et la chaussée de Ninove, cette dernière à 620 mètres de la ville, et relie dans son parcours les communes importantes de Cureghem, Anderlecht, Veeweyde, Aa, et du château de Ninove, se dirige vers Leeuw-St-Pierre, Haute-Croix, Enghien, Gilenghien, Bassily, Meslin-l'Évêque, etc., pour arriver à Ath et Tournay, et relie Bruxelles et Lille par le tracé le plus direct, en quintuplant la circulation entre Ath et Tournay sur le chemin de fer projeté de Tournay à Jurbise, où il entraîne un mouvement qu'il n'aurait pas sans lui.

Il établit entre les diverses stations de Bruxelles la continuité des services de toutes les lignes qui y pren-

nent naissance, de manière à ne plus laisser essuyer de transbordement aux voyageurs et aux marchandises se dirigeant de celles du Nord, de l'Est et de l'Ouest vers celle du Midi, et vice versâ, en faisant entrer dans sa combinaison les railways de l'État, du Grand-Luxembourg, de Bruxelles à Gand par Alost et de Bruxelles à Ath par Enghien, dont l'exécution prochaine ne laisse aucun doute. En un mot, il fait disparaître de la partie la plus dangereuse du boulevard, où l'on vient d'élever le nouvel entrepôt, la voie ferrée de raccordement dont la circulation devient de plus en plus menaçante pour le commerce et les nouvelles relations qu'il établit.

Au moyen d'un railway d'enceinte qui rayonne dans son parcours tout autour de la ville, la station du Grand-Luxembourg, établie au quartier Léopold, fera partie du même système de convergence pour toutes les directions vers tous les points du royaume; les localités importantes sur les divers points de la capitale trouveront dans ses embarcadères et débarcadères de puissants moyens de transport pour le commerce interne et externe, au moyen d'un bon service d'exploitation, qui viendra déverser à leur porte les produits des divers canaux et chemins de fer.

L'important quartier de Laeken, aujourd'hui aux abois, recevra une nouvelle vie par la jonction de trois stations également manquées, dont deux, celle de Cologne et celle du Midi, qui ne sont susceptibles d'aucune extension, se trouvent étranglées et pourront être conservées dans leur état actuel, au



moyen du déversement de leur trop-plein de l'une à l'autre.

Par l'exécution de ce projet, Bruxelles verra élargir son enceinte et l'activité se porter également sur tous les points de la capitale dont il augmentera la valeur. Tournay, qui se trouve aujourd'hui à 150 kilomètres de Bruxelles, n'en sera plus qu'à 80, et ce dernier se trouvera rapproché de Lille de 46 kilomètres.

Des considérations d'un ordre non moins élevé en indiquent encore l'importance, non-seulement au point de vue de nos relations avec la France, mais avec l'Angleterre qu'il tend à unir d'une manière plus étroite à Bruxelles par Dunkerque et Calais, où la traversée se fait en 2 heures, tandis que celle par Ostende en exige 4 ½ et jusqu'à 14.

Le point que Bruxelles occupe semble assez indiquer qu'il est le centre obligé de toutes nos relations intérieures et extérieures.

Ne perdons pas de vue que l'économie du temps rapproche les distances et augmente la circulation dans les mêmes proportions. Ainsi, celle qui s'exerçait de Bruxelles à Anvers avant l'établissement de la voie ferrée, qui n'était que de 200 avant, a été de 3,000 après, et les transports de marchandises 1400 p. % plus forts.

Nous n'empruntons pas ici un fait pris isolément et de préférence : Avant l'établissement du chemin de fer de Liverpool à Manchester, le nombre des voyageurs, qui n'était que de 400 avant, a été de 1,620 après; de Strockton à Darlington, de 130 avant, de 690 après;

de Newcastle à Carlisle, de 90 avant, de 500 après; d'Arbroath à Forfar, de 20 avant, de 200 après.

Cette influence progressive n'est pas locale, elle est de tous les pays, elle se rencontre aussi bien en France qu'en Angleterre et en Belgique; nous en puisons la preuve dans les parallèles des recettes entre les deux premiers semestres de 1845 et 1846 des chemins de fer français suivants :

	1846.	1845.	Excédant.
Paris à Orléans............ fr.	4,093,600	3,346,600	747,000
Paris à Rouen................	3,712,109	3,145,100	567,000
Strasbourg à Bâle.............	1,012,900	975,200	37,700
Gard.........................	1,221,000	1,056,700	114.300
St-Germain..................	613,200	500,400	112,800
Versailles (rive droite).........	703.300	647,800	55,500
Versailles (rive gauche)........	386,500	357.600	26,900
Fr.	11,740,600	10,079,400	1,661,200

Un fait très remarquable à l'appui de ce que nous avons déjà dit : que si notre voie ferrée était administrée par l'industrie privée, produirait facilement 10 au lieu de 4 p. °/o, est le chemin de fer de Paris à Orléans, qui ne compte pas en étendue le quart du chemin de fer de l'État belge, et donne plus des deux tiers et celui du Nord le double des produits de ce dernier.

En Belgique, le mouvement des recettes suit le même progrès; on pourra en juger d'après les résumés semestriels des trois dernières années d'exploitation que voici :



	1844.	1845.	1846.
Janvier.............	648,204 51	733,870 57	812,674 70
Février..............	665,334 99	687,262 20	783,733 31
Mars................	769,582 88	936,005 30	926,107 16
Avril................	901,430 52	987,103 68	1,014,335 22
Mai.................	970,266 27	1,137,599 70	1,098,717 82
Juin................	983,665 02	1,061,119 04	1,226,440 25
Totaux....... fr.	4,938,484 19	5,482,960 56	5,864,028 46

En Angleterre, les chemins de fer de Londres à Birmingham, de Birmingham à Manchester et de Grande-Jonction, que l'on vient d'y réunir ensemble, et qui n'avaient qu'une valeur primitive de 400 millions de francs, ont atteint aujourd'hui celle d'un milliard; et sur leur étendue totale, qui n'excède pas celle de nos chemins de fer de l'État, donnent 4 millions de produit par mois, quatre fois autant que ces derniers.

Cette influence favorable ne se fait pas seulement remarquer en France, en Angleterre et en Belgique; le chemin de fer rhénan qui, en 1844, a produit 543,000 thalers, a vu, en 1845, ses recettes s'élever à 650,000 et les dividendes payés aux actionnaires en Prusse, s'élèvent généralement de 6 à 10 p. %; le chemin de fer d'Amsterdam à La Haye, dont la recette était, en 1844, de 589,230 fl., en 1845 a été de 643,985.

Quoi que fassent les agioteurs, quoi que disent les pessimistes, les chemins de fer sont en progrès; rien ne peut les arrêter; c'est aux esprits sérieux à se mettre en garde contre les manœuvres des uns et les discours des autres.

Aucun auteur, que nous sachions, ne s'est encore occupé de faire ressortir les avantages des chemins de fer de la Belgique sur ceux de nos voisins ; nous allons, en peu de mots, en retracer une esquisse. D'abord la Belgique, sur 4,215,000 habitants, compte, en moyenne, 3,551 habitants par lieue carrée, tandis que l'Angleterre, sur 28 millions, n'en compte que 924, la France, sur 34,700,000, que 675, et la Prusse, sur 15,500,000, que 543. Ainsi, la Belgique contient par lieue carrée trois fois plus d'habitants que l'Angleterre, l'empire le plus puissant du monde, qui, à son tour, en renferme un tiers de plus que la France et le double de la Prusse. Cette observation est d'autant plus grande que la Belgique aujourd'hui compte plus de 4,500,000 habitants, et que sa situation topographique est plus importante encore, au point de vue du transit des marchandises internationales.

En 1837, le capital reconnu dans les entreprises industrielles, autorisées en Belgique sous le patronage de sociétés anonymes, s'élevait à . . . . fr.	274,566,000
Dans celles non autorisées à. . .	186,199,000
Ensemble. . . fr.	460,765,000

On compte aujourd'hui 40 à 50 hauts fourneaux disséminés sur toute la surface du pays, dont la plus grande partie se trouve dans la province que notre projet traverse. En supposant qu'ils soient tous activés par suite du mouvement industriel que provoqueront les nouvelles relations que les chemins de fer vont



établir, ces derniers auront à effectuer le transport d'environ 500,000 tonneaux de 1,000 kilog. pour leur alimentation et l'exportation de leurs produits, ce qui équivaut au mouvement général des transports des chemins de fer de l'État.

Nous ne parlons pas ici des charbonnages, dont ceux du bassin de Mons opèrent à eux seuls un mouvement double. Nous ne tenons pas compte des verreries, des ardoisières, des fonderies, des sucreries, des établissements industriels mettant en œuvre les produits sidérurgiques, des filatures, des carrières, des tissus, des manufactures et des mines de toute espèce qui pullulent à la surface, et dont il serait plus ou moins difficile de déterminer le mouvement qu'ils décrivent et le capital qu'ils absorbent; car, en supposant que la dixième partie de toutes les industries du pays se trouve sous le patronage des sociétés anonymes, ce qui est peu probable, ce capital s'élèverait encore à plus de 3 milliards, et nos valeurs industrielles ensemble à plus de 4,607,650,000 fr.

La Belgique possède en superficie territoriale 2,942,574 hectares de terrain de toute espèce, qui se répartissent par province de la manière suivante : Anvers, 283,309 ; le Brabant, 328,323; la Flandre occidentale, 323,449 ; la Flandre orientale, 299,789 ; le Hainaut, 372,208 ; Liége, 289,319 ; le Limbourg, 240,000 ; le Luxembourg, 440,000 ; et la province de Namur, 366,177 hectares. Or, d'après les prix qui ont été payés par le Gouvernement pour l'établissement du chemin de fer de l'État, la valeur de ces terrains

s'élève en moyenne, dans la province d'Anvers et le Brabant, de 2,100 à 7,000 fr.; dans les Flandres, de 1,100 à 10,000 fr.; dans le Limbourg, de 3,650 à 5,500 fr.; dans la province de Liége, de 2,786 à 4,500 fr.; dans le Hainaut, de 4,000 à 12,000 fr. l'hectare, et la moyenne générale à 7,000 fr.

En supposant que, dans la province de Luxembourg, ils aillent de 200 à 1,800 fr., dans celle de Namur, de 1,200 à 3,000 fr., et qu'ils s'obtiennent en Campine de 50 à 200 fr., la moyenne générale pour la Belgique entière serait d'environ 4,000 fr. par hectare, de sorte qu'en réduisant la valeur de la moitié de la superficie territoriale de la Belgique à 4,000 fr. et l'autre moitié à 2,000 fr. l'hectare, sa valeur entière s'élèverait encore à 8,827,722,000 fr. en *minimum*, sans les propriétés bâties, les villes et les édifices publics.

En moins de dix ans, les valeurs rurales subiront, dans les provinces de Liége, d'Anvers, de Luxembourg, de Namur, des Flandres et du Limbourg, une plus-value d'au moins 2,942,374,000 fr., en supposant seulement que les terres qui s'obtiennent aujourd'hui à 50, 200, 1,100 et 1,200 fr. l'hectare, n'acquièrent qu'une valeur double de celles qu'elles ont actuellement, et qu'elles obtiendront infailliblement par suite de l'établissement des chemins de fer de *Grande-Jonction*, qui va fertiliser la Hesbaye, en la faisant participer en même temps au réseau général de l'État et des sociétés privées, du *Grand-Luxembourg*, qui va métamorphoser le sol ardennais, de l'*Entre-Sambre-et-*

Meuse et de la Vallée de la Meuse, qui favorisent les intéressantes provinces de Namur et de Liége, *des deux Flandres,* de *Bruxelles à Gand par Alost,* et de *Bruxelles à Ath* par Enghien, avec ses embranchements, ainsi que celui de *la Dendre,* qui favorisent plus particulièrement les populations industrieuses des Flandres et du Hainaut, d'*Anvers à Dusseldorf* et de *Louvain à la Sambre* par Diest, etc., qui représentent plus particulièrement les intérêts de la Campine et du Limbourg.

La Belgique, sans contredit le pays le plus riche et le plus peuplé du continent, sur une superficie de 1,177 lieues carrées, soit 2,945,000 hectares, produisant, bon an mal an, 12,000,000 d'hectolitres de céréales, dont elle consomme la moitié et pourrait, d'ici à quelques années, voir augmenter d'un tiers la production, ne renferme qu'environ 340,000 hectares de terres incultes, tandis qu'en France le cinquième du territoire se trouve à l'état de première nature, et qu'en Angleterre, où les grandes voies de communication absorbent une partie du territoire, là les propriétés y ont une valeur telle, qu'on vend, à Londres, jusqu'à une livre sterling (25 fr.) le pouce carré de terrain.

Ce qui tend encore à justifier les assertions que nous venons d'émettre, c'est qu'en Russie les neuf dixièmes, en Suède les trois septièmes, en Prusse et en Autriche le tiers des terres se trouve à l'état inculte, et qu'on est obligé, pour s'en défaire, d'y mettre les grands domaines en loterie, tant ils ont peu de valeur.

Ce faible aperçu est encore loin d'atteindre à sa

hauteur le problème que nous avons à résoudre en faveur de l'industrie, de l'agriculture et du commerce; quant aux avantages que doivent en attendre les consommateurs, il suffira de dire qu'en 1825, lors de l'établissement des chemins de fer entre *Strockton* et *Darlington*, les prix des charbons, qui étaient auparavant de 18 schell. (fr. 22-50), descendirent tout à coup à 8 schell. (10 fr.).

Les résultats que doit attendre de ces nouvelles communications l'industrie, ne sont pas moins grands.

L'industrie linière occupe à elle seule plus de 400,000 personnes, produit pour 100 millions de francs dont elle exporte la moitié.

L'industrie charbonnière compte environ 400 siéges d'exploitations, nourrit plus de 31,200 ouvriers et produit annuellement pour 40 millions de francs.

L'industrie cotonnière, avec un capital de 60 millions, entretient 122,000 travailleurs et livre à l'exportation pour près de 20 millions de francs.

L'industrie drapière, avec un capital de 75 millions de francs, donne près de 20 millions de produits, en exporte les trois quarts, et fait subsister 40 mille ouvriers.

L'industrie métallurgique extrait du sol pour 56 millions, qu'elle déverse sur une infinité de branches dont les principales sont la forgerie, la mécanique, les armes, les clous, occupe au moins 36,000 ouvriers et exporte pour environ 15 millions de francs.

Ces cinq industries, qui occupent à elles seules plus de 629,200 ouvriers, peuvent entraîner un mouvement

de transport de plus de 3 milliards de kilog. et produire une circulation de plus de 500 millions de francs.

Ce simple aperçu suffit pour échelonner les produits que l'industrie et le commerce doivent attendre de ces nouvelles voies de communications qui, au dire de leurs détracteurs aveugles, devaient réduire à la litière les chevaux destinés aux transports, anéantir les voitures publiques, dont le nombre a décuplé depuis, et établi une circulation telle, que celle qui s'exerce aujourd'hui dans Paris seul s'élève à 62,000 voitures publiques, transportant annuellement environ 130 millions de personnes, et à 32,321 voitures destinées aux transports des choses, donnant un produit annuel de 22,817,349 fr.

De ces courtes observations ressort évidemment la preuve de la supériorité des chemins de fer de la Belgique sur ceux des autres contrées, au point de vue de leur situation et des points importants qu'ils relient entre eux, transformant partout les villages en bourgs et les bourgs en villes, reliant entre elles des contrées riches par leur industrie, leur culture, et leur commerce. Nous allons achever le complément de notre pensée en démontrant la même supériorité au point de vue financier.

La France présente, à l'heure qu'il est, 526 lieues de 5 kilomètres de lignes navigables, 778 lieues de chemins de fer, exécutés ou en cours d'exécution, 74 lieues autorisées et non encore exécutées, 443 lieues proposées dans la session de 1846, ensemble 1,295 lieues de 5 kilomètres de chemins de fer, devant nécessiter

une dépense de 2,109,114,782 fr., dans laquelle l'industrie privée intervient pour 1,659,674,782 fr. et le Gouvernement pour 449,440,000 fr.

L'industrie privée a versé, jusqu'à ce jour, la somme de 437,750,000 fr. et l'État celle de 182,500,000 fr., de sorte qu'il reste encore à verser celle de 1,488,846,782 fr. pour achever ces constructions.

Ainsi, l'industrie privée, dans l'espace de cinq à six ans, aura à verser fr.	1,221,924,782
Au 1er janvier 1847, la somme à verser par l'État pour acquitter les travaux entrepris ou décidés en France, en chemins de fer, routes royales, ports maritimes, rivières, canaux, constructions et approvisionnements de la marine, fortifications et travaux divers, se portera, toute déduction faite, à . . . . fr.	963,875,761
Ensemble. . . fr.	2,185,800,543

La somme incombante à l'industrie privée absorbe, comme on voit, plus du tiers du numéraire de la France, qu'elle aura à verser dans un très court délai.

Dans ce placement, l'industrie privée aura à essuyer, pour sa quote-part, un préjudice de plus de 450,000,000 de fr., qu'elle n'éprouverait pas en Belgique, en la supposant placée dans les mêmes conditions de revenus; nous allons le démontrer.

M. Goupy a établi, en France, dans une revue indus-

trielle et financière sur les chemins de fer, les calculs suivants que nous croyons devoir faire connaître :

1° En prenant pour base les aperçus du Gouvernement et en calculant l'intérêt à 4 p. °/₀, amortissement déduit, il trouve que les actions du Nord valent, à 150 millions de capital, 10,500,000 fr. de revenu net et 38 ans de durée . . . . . . fr. 678

2° Celles de Creil à St-Quentin, à 30 millions de capital, 1,700,000 fr. de revenu net et 24 années de durée. . . . . fr. 432

3° Celles de Fampoux à Hazebrouck, à 20 millions de capital, 424,000 fr. de revenu net et 38 ans de durée . . . . fr. 205

Celles des trois Compagnies réunies en une seule, à 200 millions de capital . . . . . . fr. 593

4° Celles de Paris à Lyon, à 200 millions de capital, 14,200,000 fr. de revenu net et 42 ans de durée . . . . fr. 717

5° Celles de Tours à Nantes, à 40 millions de capital, 2,475,000 fr. de revenu net et 34 ans de durée. . . . . fr. 570

6° Enfin, celles de Paris à Strasbourg, à 125 millions de capital, 8,800,000 fr. de revenu net et 42 ans de durée . . . . fr. 710

Comme il est plus dans l'ordre usuel des choses de prendre pour base le taux légal de 5 au lieu de 4 p. °/₀, nous trouvons qu'à raison de 7 p. °/₀, pour une durée de 38 ans, les premières ne valent que . . . . fr. 590
tandis qu'en Belgique, pour une durée de 90 ans,

elles vaudraient 101 de plus, soit . . fr. 691

Que les secondes, à raison de $5\,{}^{2}/_{3}$ p. %,
pour une durée de 24 ans, ne valent que fr. 391
tandis qu'en Belgique, pour une durée de
90 ans, elles vaudraient 169 fr. de plus,
soit . . . . fr. 560

Que les troisièmes, à raison de $2\,{}^{6}/_{25}$ p. %,
pour une durée de 38 ans, ne valent que fr. 179
tandis qu'en Belgique, pour une durée de
90 ans, elles vaudraient 30 fr. de plus,
soit . . . . fr. 209

Que la moyenne des trois Compagnies réunies en une seule, au capital de 200,000,000, au lieu de 593 fr., ne vaut que 519 fr. par action.

Que les quatrièmes, à raison de
$7\,{}^{1}/_{10}$ p. %, pour une durée de 42 ans,
ne valent que. . . . . fr. 619
tandis qu'en Belgique, pour une durée de 90
ans, elles vaudraient 83 fr. de plus, soit fr. 702

Que les cinquièmes, à raison de
$6\,{}^{18}/_{100}$ p. %, pour une durée de 34 ans,
ne valent que. . . . . fr. 501
tandis qu'en Belgique, pour une durée de
90 ans, elles vaudraient 110 fr. de plus,
soit . . . . fr. 611

Que les sixièmes, à raison de $7\,{}^{1}/_{25}$ p. %,
pour une durée de 42 ans, ne valent que fr. 613
tandis qu'en Belgique, pour une durée de 90
ans, elles vaudraient 82 fr. de plus, soit fr. 701

Or, il résulte de la revue qui précède, que les cinq sixièmes de ces chemins de fer ont une durée de 38 à 42 ans, tandis qu'il ne figure qu'un seul ayant une durée de 24 ans, d'où on peut conclure : que les sommes engagées par le Gouvernement, qui s'élèvent à 449,000,000 de francs pour sa participation dans ces grands travaux de chemins de fer, se réduisent à moins de zéro, et sont supportées par l'industrie privée, comme conséquence résultant du système vicieux d'adjudication que suit le Gouvernement français.

Pour apprécier ces observations à leur juste valeur, il suffit d'établir que sur la moyenne générale, l'industrie privée essuie en France une perte d'environ 20 p. °/₀, soit de 331,924,956 fr. qu'elle n'éprouverait pas en Belgique ; que sur celle établie entre la moindre durée et la plus élevée, elle éprouve celle de 25 p. °/₀, soit de 414,918,965 fr., et sur celle de la moindre durée, 43 $^{87}/_{391}$ p. °/₀, soit de 713,660,146 fr., que les détenteurs d'actions de chemins de fer français essuient et qu'ils n'éprouveraient pas ici par suite de la combinaison que nous venons d'établir.

Le système que suit le Gouvernement français, est donc une véritable prime à l'agiotage, au moyen de laquelle, au bout de 42 ans, il sera en possession d'une valeur de 2,109,114,782 fr., qui s'élèvera à près de 3 milliards en y comprenant les autres travaux qu'il doit exécuter en dix ans, au moyen de son budget.

En février 1840, le relevé du numéraire en France a été évalué à 3 milliards, proportion exorbitante alors, eu égard aux affaires qui s'y traitaient. Cependant, en

1845, un véritable progrès se fait ressentir; car le relevé des exportations générales s'y est élevé à 2 milliards 416 millions; 76 millions de plus qu'en 1844, et le mouvement des transports, par suite de ses nouvelles communications, de ses nouveaux débouchés à 3 milliards 570,000 tonneaux de 1,000 kilog., soit 284,000 tonn. de plus qu'en 1844.

En Angleterre, où les échanges sont bien plus actifs qu'en France, il n'y a de métaux précieux, dans les temps de prospérité régulière, que pour 1 milliard 100 millions à 1 milliard 200 millions de fr. Cependant, en 1845, les recettes générales du Royaume-Uni se sont élevées à 1,440,056,700 fr., et l'excédant sur les dépenses à 93,230,125 fr.

Sur la somme de . . . . fr.		2,109,114,782
de travaux décrétés et en voie d'exécution en France, l'industrie privée a versé . fr.	437,750,000	
et l'État	182,500,000	
Ensemble . . . fr.		620,250,000

De sorte qu'il reste à verser :

par l'industrie . fr.	1,221,924,782	
et par l'État . .	266,940,000	
Ensemble . . . fr.		1,488,864,782

qui sont à verser en France, dans le délai de 5 à 6 ans, sur les travaux décrétés et en voie d'exécution, par les

compagnies concessionnaires de chemins de fer, pour lesquels 3,101,860 actions ont été émises, dont 801,860 sont libérées et 2,300,000 restent à émettre, avec une différence en perte de 20 à 43 p. °/₀, ainsi que nous venons de l'établir.

La crise qu'une semblable situation est de nature à produire en France, ne peut qu'être favorable aux intérêts de la Belgique, où les chemins de fer offrent des résultats, présentant des avantages proportionnels à la perte que nous venons d'établir sur ceux de nos voisins, et les spéculateurs anglais sont trop habiles pour s'aventurer davantage dans des entreprises qui, loin de leur offrir quelque compensation, seraient de nature à compromettre le crédit de leur nation.

Il ressort à la dernière évidence, que ce qui nous effraye de la part de nos voisins, n'est pas l'établissement proprement dit de leurs douze à treize cents lieues de chemins de fer; car les États-Unis d'Amérique en ont aujourd'hui davantage et opèrent une masse d'affaires au moins égales à celles de la France, avec un capital circulant qui ne s'élève pas à 500 millions de fr., et que l'Angleterre, dont nous venons de citer l'exemple, a décrété en un an, pendant la session de 1846, 1,182 lieues de 5 kilomètres de chemin de fer, entraînant une dépense de 3,130,744,175 fr.; mais le peu de moralité qui préside à ce genre d'opérations, aussi bien de la part du Gouvernement français que des agioteurs titrés qui tiennent entre leurs mains les destinées financières de la France, dont il ne faut qu'un événement fâcheux, qu'une émission trop subite et trop

instantanée d'actions, qui restent à émettre, pour détruire tout cet échafaudage et laisser sur le carreau un déficit de 331,924,950 à 713,660,146 fr., au préjudice des détenteurs d'actions de chemins de fer français. Car, il ne faut pas se le dissimuler non plus, le *casus belli* que l'on ne peut supposer, dût-il même arriver, produire une conflagration générale, ne pourrait qu'entraîner un plus grand mouvement de circulation sur les chemins de fer du continent, et les chemins de fer de la Belgique resteraient encore aux yeux des spéculateurs habiles, l'entreprise la plus sérieuse et la plus avantageuse pour le placement de leurs fonds.

Il résulte des observations qui précèdent que l'Angleterre, avec la moralité et l'habileté qui président à son système financier, décrète et exécute, et en un an, avec le tiers du numéraire circulant de la France, le même nombre de travaux d'utilité publique que cette dernière, avec un capital deux fois plus fort, ne pourra peut-être pas achever en six ans, sans exposer la France à une crise financière, et que l'Amérique, avec un capital qui n'est que le sixième de celui de la France, surpasse cette dernière en grandeur et en travaux gigantesques.

Telle est en peu de mots le tableau réel de la situation présente. On aura beau nous dire : que les recettes du chemin de fer du Nord s'élèvent chaque jour à 30,000 fr. ; c'est un progrès que nous nous plaisons à reconnaître, parce qu'il est de l'essence et le produit de la force des choses, dont nous avons constaté l'existence dans tous les pays ; le vice n'est donc pas dans la

chose en elle-même, il existe dans le mode qui préside à son établissement en France.

En soulevant ce nœud gordien nous croyons avoir rempli un acte de civisme dont le Gouvernement et le pays nous tiendront compte.

Nous restons bien convaincu, ainsi que nous venons de le démontrer, de l'avantage et de la supériorité des chemins de fer belges sur ceux de nos voisins, non-seulement au point de vue moral dans la manière de procéder des deux Gouvernements, mais encore à celui de l'avenir qui leur est réservé, et nous attendons de nos observations un résultat favorable au crédit de la Belgique, dont nous avons, par des mesures et des actes aussi maladroits qu'imprudents, compromis momentanément l'existence sur les places étrangères, ainsi que chez nous ; car, sous le prétexte spécieux de profiter de l'ivresse des esprits en Angleterre, nous avons généralisé la crise produite en France par le dévergondage des spéculateurs de mauvais aloi, qui ont placé les intérêts de la nation française dans la situation dont nous venons d'analyser les causes, ainsi que de ses faux résultats à l'égard de la Belgique, qui souffre de cette situation sans avoir à redouter rien de semblable chez elle.

Quel mouvement inusité et nouveau ne provoquera pas le rapprochement de Bruxelles et Lille, lorsque l'on considère que de Mons à Tournay, par les voies lentes et difficiles qui existent aujourd'hui, il s'exerce celui de 111,262 personnes ?

Avant l'établissement des paquebots à vapeur de

Les fours à chaux de Tournay consomment, chaque année, plus de 50,000 tonneaux de houilles maigres, qu'ils retirent de France et que nos exploitations leur fourniront désormais par l'abaissement des prix de transports.

Les Flandres ne peuvent se procurer qu'à des prix très élevés les pierres de Maffles et des Écaussinnes, qu'elles obtiendront à un rabais très considérable.

Ath et Lessines fournissent pour plus d'un million de pavés, chaque année, dont un tiers environ s'expédie de Tournay sur Courtray.

Les houilles du bassin du Centre, pour l'usage domestique, recevront aussi une nouvelle source de débouchés.

Charleroy fournit au Tournaisis et aux Flandres, la verrerie, la clouterie et les fers, qui doivent aujourd'hui se transporter par chariots et à grands frais, dont l'exécution de ce projet amènera une baisse considérable dans les prix de transports.

Les populations nombreuses que notre tracé embrasse, présentant une agglomération continue, réunissant, par lieu carrée, 4,450, 5,000 et jusqu'à 6,500 habitants, tandis que la voie la plus productive de l'État, offrant 10 p. % de revenu à ce dernier, n'en compte que 3,290 dans le même rayon, prouve encore en faveur du mouvement qu'il doit déterminer dans ces localités actives et industrieuses, qu'animent des marchés fréquents et très suivis, au moyen duquel 5 à 600,000 habitants, privés aujourd'hui de grandes voies de communications, se trouveront reliés.

Des observations non moins importantes surgissent en faveur de son exécution ; elles émanent du conseil communal d'Enghien qui, dans une pétition adressée au Gouvernement, le 29 avril 1846, dans le même dessein, fait judicieusement observer que si, par une éventualité quelconque et placée en dehors des prévisions humaines, un obstacle venait à entraver la circulation sur la route ferrée des frontières de France par Mons à Bruxelles, son exécution serait de nature à lever cet obstacle et à faciliter les communications qui seraient momentanément interrompues de la route de l'État, notamment par le service postal : elles ressortent de M. Thiers lui-même à la tribune française, lorsqu'étant ministre des travaux publics, il n'hésitait pas de dire : Que le tracé que nous suivons était celui que le Gouvernement belge aurait dû préférer, et qui n'a été abandonné en faveur de la ville de Mons, que parce qu'elle réclamait comme embranchement le tracé formant aujourd'hui la route principale de l'État.

Comme on peut s'en convaincre, notre dessein n'est pas la course à vol d'oiseau ; à celui d'unir Bruxelles, centre du royaume, dont l'influence politique doit se répandre par la voie la plus directe au cœur de chaque province, nous réunissons entre elles des communes très populeuses, très actives, très industrieuses, qui n'attendent que des issues à leurs produits. Nous rattachons par des embranchements les bassins de Namur, Charleroy et Mons à l'Escaut, aux Flandres orientale et occidentale, ainsi qu'au Brabant, par un bras de raccordement d'Ath à Ellezelles, bifurquant d'une part

vers Courtray, de l'autre vers Audenaerde et Deynze, ainsi que par un second d'Enghien vers Braine-le-Comte et Ninove, où il se réunit au chemin de fer de la vallée de la Dendre pour communiquer à Alost, à Gand et à Termonde, en activant la circulation sur ce dernier, qu'en cas de non-exécution nous nous engageons à poursuivre jusqu'à cette dernière localité, bien que nous ne formions aucun doute sur le mérite de la chose et la haute utilité de ce chemin de fer, appelé, selon nous, à donner de très beaux résultats; nous ouvrons carrière au mouvement importateur et exportateur vers la France, l'Angleterre et la Hollande, et l'on sait que le bassin de Mons a exporté à lui seul, en 1829, plus de 250,000 et, en 1830, plus de 300,000 tonneaux de mille kilogrammes de charbon vers la Hollande.

Les documents que nous avons consultés dans la province du Hainaut nous ont mis à même de nous assurer, par une moyenne de dix années que nous avons établie, que le mouvement des transports qui se sont opérés de Mons à Gand par le canal de Pommerœul à l'Escaut, se sont élevés à 897,240 tonneaux de mille kilogrammes de produits de toute espèce, mouvement qui se trouve dépassé dans le rapport sur la situation de cette province, présenté l'année dernière par M. Liedts, lorsqu'il en était gouverneur.

C'est là, il faut le reconnaître, un projet dont l'utilité et la grandeur sont dignes de fixer l'attention du Gouvernement et des grands corps législatifs, qui ne peuvent rester indifférents aux intérêts généraux du pays, dans le but unique de favoriser quelques intérêts

particuliers, qui ne comprendraient pas eux-mêmes qu'une plus grande circulation amène la circulation, ainsi que *les affaires amènent les affaires*.

Avons-nous besoin de le dire, en présence de la misère des Flandres : Ne devrait-on pas bénir la main qui vient devant elle, faire tomber les prières armées, *preces armatæ,* seul remède au pouvoir du Gouvernement, comme soulagement à leur misère, après les primes votées dans ces derniers temps en faveur de la mendicité ?

Nous ne chercherons certes pas à faire ici trophée de notre dévouement à la chose publique, quoique, autant que personne, nous puissions invoquer le souvenir d'actes anciens et récents ; du reste, on n'y croirait pas, dans un siècle où l'on croit à tant de si belles choses, où les grands mots d'utilité publique et de nationalité se trouvent en tête de toutes les actions humaines, où, ainsi que l'a dit Carnot : *le même homme, suivant les circonstances, est tantôt un Claude, tantôt un Marc-Aurèle*.

Nous livrons donc notre projet à l'appréciation du Gouvernement, des Chambres et du pays, nous le soumettons comme le résumé d'une grande pensée, d'un vaste dessein, qui ne consiste pas en un plan jeté sur le papier, en quelques travaux de nivellement, de profils en long et en travers opérés à la hâte, il a été mûrement réfléchi, longuement élaboré ; c'est à la suite de conférences avec le Gouvernement que nous en avons fourni les études complètes, que nous en avons obtenu le droit de propriété qui repose entre nos

mains, et en faveur duquel nous attendons avec confiance la sanction des trois grands pouvoirs de l'État pour le mettre aussitôt à exécution.

On ne contestera certainement pas que le réseau dont nous nous sommes occupé dans le cours de ce mémoire, n'est pas dans l'intérêt de la Belgique entière ; que Tournay, Ath, Enghien, les Flandres, le Hainaut, Namur et Liége y sont aussi directement intéressés que Bruxelles ; que nous ne représentons pas plus spécialement les intérêts de Gand et d'Alost, puisque l'exécution de ce projet tend à conserver au chemin de fer de l'État les transports d'Ostende vers Gand par Bruxelles, Louvain et Liége, à la frontière d'Allemagne, à qui le chemin de fer projeté d'Anvers à Dusseldorff pourrait faire concurrence, ainsi que celui de Namur à Liége par Huy tend à détourner les voyageurs de l'Angleterre, dont celui que nous proposons de Bruxelles à Ath et de Gand à Louvain tend à rétablir la direction vers la capitale, en augmentant la circulation sur la voie ferrée de l'État.

Si Alost et Gand sont intéressés à l'exécution de leur chemin de fer, Namur et Liége le sont au même degré que Bruxelles, et les Flandres, aussi bien que la capitale, ont un intérêt également puissant à voir rapprocher les distances qui les séparent aujourd'hui.

Tels sont, en un mot, les avantages qu'offre notre projet, pour la prompte exécution duquel plusieurs honorables députés de la Chambre ont, dans la séance du 25 juin dernier, sollicité qu'une enquête ait lieu sans retard.

Quant aux revenus présumés de l'entreprise, l'appréciation en est facile, en présence des rapports de M. l'ingénieur Desart, fixant ceux de Bruxelles à Gand par Alost à 15 $^1/_2$ et ceux de Tournay à Jurbise comme pouvant atteindre jusqu'à 17 p. °/₀.

La supériorité des chemins de fer, même sur les voies navigables, est aujourd'hui incontestable, en présence de ce qui se passe en Angleterre, où ils s'élèvent à côté des canaux pour leur faire la concurrence, où on comble même ces derniers pour leur substituer la voie ferrée. On a invoqué contre cette dernière les frais généraux d'administration qu'elle entraîne. Eh bien! malgré cela, elle n'en continue pas moins sa concurrence, parce qu'elle rend productifs, à l'instant même, les capitaux qu'elle engage, partout où elle se développe librement, tandis que les canaux, par leurs retards de mise en exploitation, leurs frais d'entretien, etc., offrent de la perte en Angleterre comme en France, en France comme en Belgique où leurs résultats n'atteignent pas plus de 2 $^1/_2$ p. °/₀ des capitaux engagés.

Outre les avantages incontestables dont jouit la Belgique en fait d'établissement de chemins de fer, à cause qu'elle trouve chez elle tous les éléments propres à leur construction, ils portent l'activité et le travail au sein d'une foule d'industries, tandis que c'est le contraire que l'on rencontre dans l'établissement des canaux, qui divisent les propriétés, désunissent les populations, augmentent certains frais de transports agricoles, par suite de la division territoriale qu'ils

opèrent, au lieu que les chemins de fer sont le levier le plus puissant pour l'industrie, le commerce et l'agriculture en même temps, par les communications rapides qu'ils établissent et les populations qu'ils rapprochent. Les uns conviennent plus spécialement aux contrées désertes, tandis que les autres sont la vie des centres animés de populations.

Nous publions, du reste, à la suite de cet opuscule, des résultats statistiques que nous destinions à un ouvrage que nous nous proposons de faire paraître. On y puise la preuve que ce que nous avançons est exact; car un chemin de fer qui transporte au prix d'un canal, en rapprochant les distances souvent d'un tiers ou de moitié, obtient, outre la vitesse, la même économie dans les prix de transports; ensuite ceux des tarifs que nous avons admis, ont subi en Belgique pour certaines catégories, de très fortes réductions; car, outre que le transit ne paye que 3 ½ centimes par 100 kilog., le règlement du 22 mars 1845 accorde encore en faveur du commerce, des réductions qui s'élèvent à 20 p. % pour certaines catégories de marchandises, en destination vers le Rhin et la France, et *vice versâ,* ayant pour intermédiaire le chemin de fer de l'État.

Lille, comme on sait, est le bassin commercial de la France à l'Est vers la Belgique. Depuis 1834, des engagements existent en faveur du tracé que nous proposons, qui doit provoquer une circulation nouvelle de la part des nombreuses populations de la frontière française, s'élevant à plus de 300,000 habitants, que

la proximité de Bruxelles engagera à de fréquents voyages, en même temps qu'il tend à conserver, sur ce point, la circulation qui s'y exerce aujourd'hui, et que le chemin de fer projeté de Paris à la frontière par Rheims détournera infailliblement. Ainsi comme voie commerciale, comme voie de circulation proprement dite, notre tracé offre un égal avantage, un nouvel élément de prospérité publique pour la capitale et la Belgique en même temps, dans ses relations plus intimes avec la France, l'Angleterre, l'Allemagne et la Hollande, et tous les intérêts politiques, moraux, industriels, administratifs et commerciaux se réunissent, pour hâter l'exécution d'un projet destiné à abaisser nos lignes de douane et à augmenter nos relations de peuple à peuple.

Noublions pas que, si l'Angleterre a atteint le faîte de toutes les grandeurs, elle le doit à l'esprit de son gouvernement, dont les conquêtes le portent vers celle de débouchés nouveaux à son agriculture, à son industrie, à son commerce, ainsi qu'au génie industrieux de la nation qui a donné l'essor à ses grandes voies de communications qui absorbent une grande partie de son territoire. La création de nos chemins de fer, promet donc à la Belgique une vie nouvelle , une supériorité incontestable sur toutes ses autres voies de communications, et assure au gouvernement une suprématie imposante dans toutes les affaires politiques et commerciales. Si, dans le cours de ce mémoire, nous avons fait entrer quelques observations qui témoignent de l'indépendance et de la franchise de notre carac-

tère, nous avons jugé, avec Démosthènes, qu'il était d'un vrai citoyen de préférer le salut des intérêts publics à la faveur que procure un langage adulateur, et que ces intérêts ne peuvent prospérer qu'au sein de la paix et de la concorde qui avaient fait adopter aux Républiques unies confédérées, la devise: *Concordiâ res parvæ crescunt, discordiâ maximæ dilabuntur*.

Il faut donc un centre à un royaume, où viennent se rendre et se confondre toutes les volontés nationales, un pivot qui imprime le mouvement régulier à cette vaste machine administrative qu'on est convenu d'appeler Gouvernement, et Bruxelles est appelé, par la force des choses, à devenir ce centre et ce pivot.

En cela, nous imiterons encore l'Angleterre où le nombre de stations, à Londres, s'élève déjà à dix; d'où il part, chaque jour, plus de cent cinquante convois, sur dix chemins de fer différents (1), dont quelques-uns transportent les voyageurs et les marchandises à toutes les extrémités de l'Angleterre.

LOUIS **DU VIVIER.**

(1) Les lignes qui ont leur station déjà établie à Londres sont celles de Great-Western, du Nord-Western, de Brighton, des comtés de l'Est, ligne de Cambridge, des comtés de l'Est, ligne de Colchester, du Sud-Ouest, du Sud-Est, de Richemond, de Croydon et Greenwich et de Blackwal.

N° 1.

Statistique comparative des transports de marchandises par le chemin de fer avec ceux du roulage ordinaire, par 100 kilogr. et par lieue de 5 kilom.

(Tarif n° 2, du 10 avril 1841.)

POINT		PRIX DU TARIF			PARCOURS EN LIEUES.	PRIX par lieue.			DIFFÉRENCE par catég. en moins sur le roulage.			
									Par lieue.		Par destinat.	
de DÉPART.	de DESTINATION.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.		1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	1re catég.	2e catég.	1re catég.	2e catég.
Bruxelles.	Malines . .	» 30	» 40	» 55	4	» 08	» 10		» 14	» 12	» 70	» 60
id.	Anvers. . .	» 60	» 75	1 05	8 4/5	» 07	» 09		» 09	» 07	» 90	» 75
id.	Termonde.	» 50	» 60	» 85	9 2/5	» 05	» 06		» 22	» 21	1 00	» 90
id.	Wetteren..	» 65	» 80	1 15	12 3/5	» 05	» 06		» 15	» 14	» 85	» 70
id.	Gand . . .	» 75	1 00	1 35	15 3/5	» 05	» 06		» 10	» 09	» 85	» 50
id.	Aeltre. . .	1 05	1 30	1 65	20 2/5	» 05	» 06				2 85	1 70
id.	Bruges. . .	1 30	1 60	2 05	24 4/5	» 05	» 06		» 11	» 10	1 70	1 40
id.	Ostende. .	1 55	1 90	2 45	29	» 05	» 07		» 12	» 10	2 45	2 10
id.	Deynze . .	1 00	1 25	1 65	19	» 05	» 07		» 14	» 12	1 50	1 25
id.	Courtray. .	1 30	1 60	2 05	24 3/5	» 05	» 07		» 14	» 12	2 20	1 90
id.	Louvain. .	» 55	» 70	» 95	8 4/5	» 07	» 08		» 25	» 24	» 70	» 55
id.	Tirlemont.	» 80	» 95	1 15	12 2/5	» 06	» 08		» 18	» 16	1 20	1 05
id.	Landen . .	» 95	1 10	1 35	15	» 06	» 07		» 13	» 12	1 09	» 90
id.	Waremme.	1 15	1 35	1 75	17 4/5	» 06	» 07		» 11	» 10	1 35	1 15
id.	Liége(Ans)	1 30	1 60	2 25	22 3/5	» 06	» 07		» 11	» 10	1 70	1 40
id.	St-Trond..	1 15	1 35	1 75	17 1/5	» 07	» 08		» 14	» 13	1 35	1 25
id.	Hal.	» 30	» 40	» 55	3	» 10	» 13		» 20	» 17	» 70	» 60
id.	Tubize. . .	» 30	» 40	» 55	4	» 08	» 10		» 24	» 22	1 20	1 10

N° 2.

ROULAGE ORDINAIRE.

Statistique comparative des transports de marchandises par le chemin de fer avec ceux du roulage ordinaire, par 100 kilogr. et par lieue de 5 kilom.

POINT de DÉPART.	POINT de DESTINATION.	PRIX DU TARIF.	PARCOURS EN LIEUE.	PRIX PAR LIEUE.	DIFFÉRENCE par catégorie en faveur du chemin de fer. Par lieue. 1re catég.	Par lieue. 2e catég.	Par destination. 1re catég.	Par destination. 2e catég.
Bruxelles.	Malines	1 00	4 1/2	» 22	» 14	» 12	» 70	» 60
id.	Anvers	1 50	9 1/2	» 16	» 09	» 07	» 90	» 75
id.	Termonde . . .	1 50	5 1/2	» 27	» 22	» 21	1 00	» 90
id.	Wetteren . . .	1 50	7 3/4	» 20	» 15	» 14	» 85	» 70
id.	Gand.	1 50	10	» 15	» 10	» 09	» 85	» 50
id.	Aeltre	3 00					2 85	1 70
id.	Bruges.	3 00	19	» 16	» 11	» 10	1 70	1 40
id.	Ostende	4 00	23 3/4	» 17	» 12	» 10	2 45	2 10
id.	Deynze	2 50	13 1/4	» 19	» 14	» 12	1 50	1 25
id,	Courtray. . . .	3 50	18	» 19	» 14	» 12	2 20	1 90
id.	Louvain	1 25	4 3/4	» 32	» 25	» 14	» 70	» 55
id.	Tirlemont . . .	2 00	8 1/4	» 24	» 18	» 16	1 20	1 05
id.	Landen	2 00	10 3/4	» 19	» 13	» 12	1 09	» 90
id.	Waremme. . .	2 50	14 3/4	» 17	» 11	» 10	1 35	1 15
id.	Liége (Ans). . .	3 00	17 3/4	» 17	» 11	» 10	1 70	1 40
id.	St-Trond . . .	2 50	11 3/4	» 21	» 14	» 13	1 35	1 25
id.	Hal.	1 00	3 1/4	» 30	» 20	» 17	» 70	» 60
id.	Tubize.	1 50	4 3/4	» 32	» 24	» 22	1 20	1 10

N° 3.

Statistique comparative du nolis ou fret sur les canaux de la Belgique, avec les prix du chemin de fer, par lieue de 5 kilom.

(Tarif provisoire n° 2, du 10 avril 1841.)

POINT		PARCOURS EN LIEUES SUR LES CANAUX.	CANAL DE						CHEMIN DE FER.			PRIX par lieue pour 100 kil. par		
			ANVERS PAR			GAND PAR						le canal de		
de DÉPART.	de DESTINATION.		1,000 kilogrammes.	Déchargement et transport au magasin.	Prix par 100 kilogramm. rendus au magasin.	1,000 kilogrammes.	Déchargement et transport au magasin.	Prix par 100 kilogramm. rendus au magasin.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Anvers.	Gand.	le chemin de fer. — 1re catég.
Anvers.	Tournay.	35 1/2	6 00	2 50	» 85							2 1/2		
id.	Mons.	46	7 00 à 8 00	2 50	1 05							2 1/3		
id	Menin.	34	7 00	2 50	» 95							3		
id.	Bruges.	25 1/2	5 00	2 50	» 75				1 30	1 60	2 05	3		» 05
id.	Ostende.	30 1/2	5 00	2 50	» 75				1 55	1 90	2 45	3		» 05
id.	Charleroy.	24	7 00	2 50	» 95							4		
id.	Ath.	23 1/2	8 00 à 8 50	2 50	1 10							4 1/2		
id.	Termonde.	8 1/2	1 50 à 1 75	2 50	» 43				» 65	» 80	1 15	5		» 05
id.	Alost.	11 1/2	2 00	2 50	» 45							4		
id.	Courtray.	31	5 00 à 6 00	2 50	» 85				1 30	1 60	2 05	3		» 05
id.	Gand.	17	3 00	2 50	» 55				» 75	1 00	1 35	3 1/4		» 05
id.	Louvain.	11	3 00 à 3 50	2 50	» 60				» 55	» 70	» 95	6		» 05

POINT		PARCOURS EN LIEUES SUR LES CANAUX.	CANAL DE						CHEMIN DE FER.			PRIX par lieue pour 100 kil. par		
			ANVERS PAR			GAND PAR						le canal de		
de DÉPART.	de DESTINATION.		1,000 kilogrammes.	Déchargement et transport au magasin.	Prix par 100 kilogramm. rendus au magasin.	1,000 kilogrammes.	Déchargement et transport au magasin.	Prix par 100 kilogramm. rendus au magasin.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Anvers.	Gand.	le chemin de fer. — 1re catég.
Anvers. . . .	Bruxelles. . . .	9 1/2	3 00	2 00	» 53				» 60	» 75	1 05	» 05		» 05
Gand	Anvers.	17				3 20 à 4 60	2 50	» 57	» 75	1 00	1 35		3 1/3	» 05
id.	Bruxelles. . . .	21				5 20 à 7 50	2 50	» 77	» 75	1 00	1 35		4	» 06
id.	Haerlebeék. . .	21				5 00 à 7 50	2 50	» 75					4	
id.	Courtray. . . .	14				5 00 à 7 50	2 50	» 75	» 60	» 75	1 05		5	» 05
id.	Menin	17				6 00 à 8 00	2 50	» 85					5	
id.	Lille.	17				17 50	2 50	2 00					12	
id.	Louvain	22 1/2				6 00 à 8 00	2 50	» 85	» 95	1 10	1 55		4	» 05
id.	Malines.	18				6 00 à 8 00	2 50	» 85	» 65	» 85	1 15		5	» 05
id.	Bruges.	8 1/2				5 00 à 7 00	2 50	» 75	» 60	» 75	1 05		9	» 05
id.	Ostende	13 1/2				6 50 à 8 00	2 50	» 90	» 85	1 00	1 45		7	» 05
id.	Nieuport. . . .	16				10 00 à 14 00	2 50	1 25					8	
id.	Furnes.	18 1/2				10 00 à 14 00	2 50	1 25					7	

N° 4.

Statistique comparative du nolis ou fret sur les canaux de la Belgique, avec les prix du chemin de fer, par lieue de 5 kilom.

(Tarif provisoire n° 2, du 10 avril 1841.)

POINT		PARCOURS EN LIEUES SUR LES CANAUX.	CANAL					
			GAND PAR			OSTENDE PAR		
DE DÉPART.	DE DESTINATION.		1,000 kilog.	Déchargement et transport au magasin.	Prix par 100 kil. rendus au magasin.	1,000 kilog.	Déchargement et transport au magasin.	Prix par 100 kil. rendus au magasin.
Gand......	Ypres...........	24	10 00 à 14 00	2 50	1 25			
id.	Poperingue......	24	14 00	2 50	1 65			
id.	Dixmude........	19½	11 10	2 50	1 36			
id.	Tournay.........	18½	8 00 à 10 00	2 50	1 05			
id.	Audenarde.......	8	7 00 à 10 00	2 50	» 95			
Ostende...	Gand...........	13½				3 80 à 4 50	2 50	» 63
id.	Bruxelles........	34½				8 20 à 10 00	2 50	1 05
id.	Louvain.........	12½				8 20 à 10 00	2 50	1 05
id.	Anvers..........	30½				8 20 à 10 00	2 50	1 05
id.	Boom...........	29				8 20 à 10 00	2 50	1 05
id.	Alost...........	25				8 20 à 10 00	2 50	1 05

DE			CHEMIN DE FER.			PRIX par lieue pour 100 kilogramm. par			
MONS PAR						LE CANAL DE			LE CHEMIN DE FER.
Hectolitre pesant 80 kilog.	Déchargement et transport au magasin.	Prix par 100 kil. rendus au magasin.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Gand.	Ostende.	Mons.	1re catégorie.
						» 03			
						» 07			
						» 07			
						» 06			
						» 12			
			» 85	1 00	1 45		» 03		» 05
			1 55	1 90	2 45		» 03		» 05
			1 55	1 80	2 55		» 09		» 05
			1 55	1 90	2 45		» 03½		» 05
							» 04		
							» 04½		

POINT DE DÉPART.	POINT DE DESTINATION.	PARCOURS EN LIEUES SUR LES CANAUX.	CANAL — GAND PAR — 1,000 kilog.	CANAL — GAND PAR — Déchargement et transport au magasin.	CANAL — GAND PAR — Prix par 100 kil. rendus au magasin.	CANAL — OSTENDE PAR — 1,000 kilog.	CANAL — OSTENDE PAR — Déchargement et transport au magasin.	CANAL — OSTENDE PAR — Prix par 100 kil. rendus au magasin.
Ostende...	Tournay	32				8 20 à 10 00	2 50	1 05
id.	St-Ghislain, Mons et les environs...	42½				6 50	2 50	» 90
id.	Courtray	27½				12 00 à 16 00	2 50	1 45
St-Ghislain.	Tournay.........	10½						
id.	Pecq............							
id.	Avelghem........							
id.	Audenaerde......	21						
id.	Gand	29						
id.	Wetteren........	32½						
id.	Zele							
id.	Termonde	37½						
id.	Anvers..........	46						
id.	Mariakerke......							

DE			CHEMIN DE FER.			PRIX par lieue pour 100 kilogramm. par			
MONS PAR						LE CANAL DE			LE CHEMIN DE FER.
Hectolitre pesant 80 kilog.	Déchargement et transport au domicile.	Prix par 100 kil. rendus au domicile.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Gand.	Ostende.	Mons.	1re catégorie.
							» 03 1/3		
							» 02 1/4		
			1 20	1 45	2 05		» 03 1/3		» 03
» 45	» 25	1 13						» 11	
» 48	» 25	» 92							
» 52	» 25	» 97							
» 54	» 25	» 99						» 05	
» 66	» 25	1 23						» 05	
» 72	» 25	1 22						» 04	
» 72	» 25	1 22							
» 76	» 25	1 27						» 03 1/4	
» 86	» 25	1 57						» 03	
» 68	» 25	1 17							

N° 5.

Statistique comparative du nolis ou fret sur les canaux de la Belgique, avec les prix du chemin de fer, par lieue de 5 kilom.

(Tarif provisoire n° 2, du 10 avril 1841.)

POINT de DÉPART.	POINT de DESTINATION.	PARCOURS EN LIEUES SUR LES CANAUX.	CANAL DE MONS PAR Hectolitre pesant 80 kilogr.	CANAL DE MONS PAR Déchargement et transport au magasin.	CANAL DE MONS PAR Prix par 100 kilogramm. rendus au magasin.	CANAL DE BRUXELLES par 1,000 kilogrammes.	CANAL DE BRUXELLES par Déchargement et transport au magasin.	CANAL DE BRUXELLES par Prix par 100 kilogramm. rendus au magasin.	CHEMIN DE FER. 1re catégorie.	CHEMIN DE FER. 2e catégorie.	CHEMIN DE FER. 3e catégorie.	PRIX par lieue pour 100 kil. par le canal de Mons.	PRIX par lieue pour 100 kil. par le canal de Bruxelles.	PRIX par lieue pour 100 kil. par le chemin de fer. — 1re catég.
St-Ghislain.	Steenbrugge . . .		» 74	» 25	1 24									
id.	Bruges	37 1/2	» 76	» 25	1 27							3 1/2		
id.	Ostende	42 1/2	» 80	» 25	1 32							3 1/4		
id.	Deynze.		» 69	» 25	» 93									
id.	Courtray	43	» 74	» 25	1 24							3		
id.	Menin	46	» 76	» 25	1 27							3		
id.	Alost	40 1/2	» 80	» 25	1 32							3 1/4		
id.	Ypres	53	» 94	» 25	1 33							2 1/2		
id.	Nieuport	45	» 88	» 25	1 42									
id.	Boom et Niel. . .		» 84	» 25	1 37							3 1/6		
id.	Rupelmonde . . .	43	» 84	» 25	1 37							3 1/5		
id.	Tamise.		» 82	» 25	1 34									
id.	Hamme.		» 82	» 25	1 34									
id.	Troguenacker . .		» 80 à » 82	» 25	1 34									

POINT de DÉPART.	POINT de DESTINATION.	PARCOURS EN LIEUES SUR LES CANAUX.	CANAL DE MONS PAR Hectolitre pesant 80 kilogr.	CANAL DE MONS PAR Déchargement et transport au magasin.	CANAL DE MONS PAR Prix par 100 kilogramm. rendus au magasin.	CANAL DE BRUXELLES par 1,000 kilogrammes.	CANAL DE BRUXELLES par Déchargement et transport au magasin.	CANAL DE BRUXELLES par Prix par 100 kilogramm. rendus au magasin.	CHEMIN DE FER. 1re catégorie.	CHEMIN DE FER. 2e catégorie.	CHEMIN DE FER. 3e catégorie.	PRIX par lieue pour 100 kil. par le canal de Mons.	PRIX par lieue pour 100 kil. par le canal de Bruxelles.	PRIX par lieue pour 100 kil. par le chemin de fer. — 1re catég.
St-Ghislain	Baesrode		» 78 à » 80	» 25	1 32									
id.	St-Amand		» 78 à » 80	» 25	1 32									
id.	Waesmunster . .		» 82 à » 84	» 25	1 37									
id.	Cruybeck et Beurst		» 86 à » 88	» 25	1 42									
Bruxelles.	Charleroy	14 1/2				7 00	2 00	» 90					6 1/5	
id.	Anvers	9 1/2				3 00	2 00	» 50	» 60	» 75	1 05		5 1/4	5
id.	Louvain	12 1/2				3 00	2 00	» 50	» 55	» 70	» 95		4	5
id.	Gand	21				5 00	2 00	» 70	» 75	1 00	1 35		3 1/2	5

N° 6.

Statistique comparative des tarifs pour le transport des marchandises sur les chemins de fer, par lieue de 5 kilom.

(Par 100 kilogr. et par lieue de 5 kilom.)

POINT DE DÉPART et de DESTINATION.	ANGLAIS.		FRANÇAIS.		AMÉRICAINS.		BELGES.	
	Par tonneau.	Par 100 kil.	Par tonneau.	Par 100 kil.	Par tonneau.	Par 100 kil.	Par tonneau.	Par 100 kil.
Chemins de fer anglais.	au-delà de 50	» 05						
Id. St-Étienne à Lyon.			» 50	» 05				
Moyenne.					» 60	» 06		
Id.					» 78	» 07 8/10		
Id.					» 96	» 09 6/10		
Id					1 20	» 12		
Chemins de fer belges.							20,8	2,8
Id.							35	3½
Id.							50	5
Id.							75	7½
Id.							1,00	10

N° 7.

Statistique comparative du nolis ou fret des marchandises, sur les canaux, par lieue de 5 kilom.

(Par 100 kilogr. et par lieue de 5 kilom.)

POINT DE DÉPART et de DESTINATION.	ANGLAIS.		FRANÇAIS.		AMÉRICAINS.	
	Par tonneau.	Par 100 kil.	Par tonneau.	Par 100 kil.	Par tonneau.	Par 100 kil.
Canaux anglais (*a*)	40	» 04				
Rouen au Havre			» 25 à » 35	» 02 1/2 à » 03 1/5		
Rouen à Paris			» 07 1/2 à » 10	» 01		
Id.			» 22 1/2 à » 03	» 02 1/4 à » 03		
Sur la Seine			» 06 1/4 à » 10	» 01		
Id.			» 12 1/2 à » 16 1/4	» 01 1/4 à » 01 5/8		
Sur le Rhône			» 52 1/2 à » 50	» 05 1/4 à » 05		
Id.			» 72 1/2	» 07 1/4		
New-York à Albany					» 27 1/2	» 02 3/4
Louisville à la Nouvelle-Orléans					» 06 1/4	
Id.					» 10	» 01
Canal Erié					» 14	» 01 4/10
Id.					» 30	» 03
Canaux belges (*b*)						

(*a*) Les prix sont à peu près les mêmes que ceux des canaux français.
(*b*) *Voir* les tableaux qui précèdent.

N° 8.

Statistique comparative des tarifs pour le transport des voyageurs, par lieue de 5 kilom., sur les chemins de fer.

POINT DE DÉPART et de DESTINATION.	ANGLAIS.		FRANÇAIS.		AMÉRICAINS		BELGES.		
	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	Diligences.	Ch.-à-bancs.	Waggons.
Liverpool à Manchester.	» 60	» 30							
Glasgow à Gankerk . .	» 30	» 19							
Darlington à Stockton. .	» 44	» 30							
St-Étienne à Lyon			» 50						
Id.			» 43						
Id.			» 36						
Id.			» 29						
Id.			» 21						
St-Germain.			» 26						
Id.			» 19						
Maxima. Cah. des charg.			» 36	» 24					
Minima id. . . .			» 36	» 18					
Baltimore à l'Ohio. . . .					» 48				
Albany à Schénectady. .					» 53				
Charleston à Augusta. .					» 78				
Petersburg au Roanoke (Virginie).					» 77				
De Belgique							» 35	» 25	» 17

N° 9.

Statistique comparative des tarifs pour le transport des voyageurs, par lieue de 5 kilom., sur les canaux.

POINT DE DÉPART et de DESTINATION.	ANGLAIS.		FRANÇAIS.		AMÉRICAINS.		BELGES.	
	1re place.	2e place.	1re place.	2e place.	1re place.	2e place.	1re place.	2e place.
Lancaster	» 42	» 30						
Pasley	» 34	» 23						
Forth et Clyde de jour . .	» 42	» 30						
Id. de nuit	» 32½	» 23						
Liverpool à Carlisle. . . .	» 41	» 14						
Id. à Dublin. . . .	» 22	» 08½						
Id. à Belfast. . . .	» 48	» 11						
Id. à Waterford. .	» 32	» 12						
Id. à Cork.	» 35	» 16						
Id. à Newry	» 37½	» 08½						
Id. à Glasgow . . .	» 35	» 13½						
Id. à Dumfries. . .	» 43	» 15½						
Id. à Wansea . . .	» 32	» 15½						
Rouen au Havre.			» 34	» 20				
Orléans à Nantes			» 40	» 28				
Nantes à Orléans.			» 28	» 18				
Angers à Nantes.			» 44½	» 23				
Nantes à Paimbœuf. . . .			» 24	» 14				
Bordeaux à Rouen			» 40	» 19½				
Bordeaux à Langon. . . .			» 26	» 16				
Sur le Rhône			» 34	» 24				

AUX.

,099
,884
,732
,154



® COLUMBIAN NATURAL CLASP NO. 89N
THE UNITED STATES ENVELOPE CO. SPRINGFIELD, MASS.
7 x 10

.2, 1843, 1

SUR LES 112 ½

S.

ES DISES. QUOTITÉ p. % du produit des voyageurs.	ANI RECETTES DES VOYAGEURS.	S. TOTAUX.
		1,361,099
		349,884
		957,732
		102,134
36.65	Fr. 1,833,900	
36.29	1,843,700	

